
A
ARCHITEKTUR
DER DDR
6'75
Preis 5,— Mark
Kaufhalle
Obst und Gemüse

Die Zeitschrift „Architektur der DDR"
erscheint monatlich
Heftpreis 5,– M, Bezugspreis vierteljährlich 15,– M

Bestellungen nehmen entgegen:
Заказы на журнал принимаются:
Subscriptions of the journal are to be directed:
Il est possible de s'abonner à la revue:

In der Deutschen Demokratischen Republik:

Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der VEB Verlag für Bauwesen, Berlin

Im Ausland:

Für Buchhandlungen:

Buchexport, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik
DDR, 701 Leipzig
Leninstraße 16

Für Endbezieher:

Internationale Buchhandlungen in den jeweiligen Ländern bzw. Zentralantiquariat der DDR
DDR 701 Leipzig
Talstraße 29

IDEENWETTBEWERB

Für die Zeit vom 15. 8. 1975–14. 11. 1975 wird ein DDR-offener städtebaulicher Wettbewerb für die

UMGESTALTUNG DER KREISSTADT BISCHOFSWERDA

im Bezirk Dresden ausgeschrieben.
Die Wettbewerbsunterlagen werden ab 15. 8. 1975 nach Einzahlung einer Schutzgebühr von 30,– M auf das Konto Nr. 5152–32–191 501 der Sparkasse Dresden unter Angabe der Code-Nr. 220 übersandt bzw. im Sekretariat der BdA-Bezirksgruppe Dresden, 801 Dresden, Sophienstraße (Schloß) übergeben.

Für die besten Arbeiten werden folgende Preise vergeben:

1. Preis	**15 000,– M**
2. Preis	**10 000,– M**
3. Preis	**5 000,– M**
Ankäufe	**5 000,– M**
	35 000,– M

Lauber
Vorsitzender des Rates des Kreises Bischofswerda

Dr.-Ing. Sniegon
Bezirksarchitekt

Redaktion

Zeitschrift „Architektur der DDR"
VEB Verlag für Bauwesen
108 Berlin,
Französische Straße 13–14
Telefon: 204 12 67 · 204 12 68
Lizenznummer: 1145 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
P 3/19/75 bis P 3/31/75

Verlag

VEB Verlag für Bauwesen, Berlin
Französische Straße 13–14
Verlagsleiter: Georg Waterstradt
Telefon: 204 10
Telegrammadresse: Bauwesenverlag Berlin
Fernschreiber-Nr. 011 441 Techkammer Berlin (Bauwesenverlag)

Gesamtherstellung:

Druckerei Märkische Volksstimme, 15 Potsdam
Friedrich-Engels-Straße 24 (I/16/01)
Printed in GDR

Anzeigen

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung Berlin
1054 Berlin, Hauptstadt der DDR
Wilhelm-Pieck-Str. 49, Fernruf: 2 26 27 12
und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen der Bezirke der DDR
Gültige Preisliste Nr. 3

Im nächsten Heft:

Neue Aufgaben im Industriebau
Heizkraftwerk Jena
Spinnerei in Zawiersze
Autowerk in Togliatti
Druckerei in Neubrandenburg
Kalilager in Wismar

Redaktionsschluß:

Kunstdruckteil: 3. April 1975
Illusdruckteil: 11. April 1975

Titelbild:

Wohngebiet Schwerin-Lankow
Foto: Bauinformation/Hartmetz

Fotonachweis:

Karl-Heinz Kraemer, Berlin (1); Werner Ziegler, Halle (1); Büro des Bezirksarchitekten Dresden (4); Wilfried Pfau, Berlin (8); G. N. Budlakow, Leningrad (10); Zdeněk Voženílek, Prag (1); Mihály Kubinszkiy, Sopron (27); Satish C. Khurana, Halle (12); Foto-Gäbler, Dresden (1); Peter Sniegon, Dresden (3); Hanns Höhns, Erfurt (1)



ARCHITEKTUR DER DDR 6'75

XXIV. JAHRGANG · BERLIN · JUNI 1975

Herausgeber: Bauakademie der DDR und Bund der Architekten der DDR

Redaktion: Prof. Dr. Gerhard Krenz, Chefredakteur
Dipl.-Ing. Claus Weidner, Stellvertretender Chefredakteur
Detlev Hagen, Redakteur
Ruth Pfestorf, Redaktionelle Mitarbeiterin

Gestaltung: Erich Blocksdorf

A NOTIZEN

Tag des Bauarbeiters im Zeichen der 6. Baukonferenz

Am Ende dieses Monats – so wie es bei uns schon gute Tradition geworden ist – feiern die Bauschaffenden der DDR den Tag des Bauarbeiters. Die jüngsten Berichte aus allen Teilen unserer Republik lassen erwarten, daß die im sozialistischen Wettbewerb erzielten Ergebnisse der Planerfüllung im ersten Halbjahr mit einer positiven Bilanz abschließen werden. Wenn die anspruchsvollen Planziele trotz mancher Schwierigkeiten erreicht wurden, so spricht dies für die beispielhafte Initiative der Arbeiter in der Bau- und Baumaterialienindustrie, der Architekten, Ingenieure und Wissenschaftler des Bauwesens.

Die Tatsache, daß zur 6. Baukonferenz einer Arbeiterfamilie die 500 000. Wohnung dieses Fünfjahrplanes übergeben werden konnte, unterstreicht die großen Impulse, die das sozialpolitische Programm des VIII. Parteitages unter den Bauschaffenden ausgelöst hat. Gerade mit seinen großen Anstrengungen zur Verwirklichung des Wohnungsbauprogramms hat sich das Bauwesen die Achtung und Anerkennung der Bevölkerung, vieler froher Familien, deren Wohnverhältnisse verbessert wurden, erworben. Ebenso gute Leistungen wurden im Industriebau, im Landwirtschaftsbau und in der Baumaterialienindustrie vollbracht.

Alle diese hervorragenden Leistungen haben von der Tribüne der 6. Baukonferenz durch das Zentralkomitee der SED und dem Ministerrat der DDR höchste Würdigung gefunden.

Das alles zeigt: Zu einer Zeit, wo man in der Bauwirtschaft der BRD vom „größten Pleitenjahr" spricht, hat das Bauwesen der DDR eine stabile und dynamische Entwicklung zu verzeichnen.

Während in der kapitalistischen Bauindustrie ein „mörderischer Verdrängungswettbewerb" beklagt wird, dem viele Bauunternehmen zum Opfer fallen, hat der sozialistische Wettbewerb in unserem Bauwesen zu einem weiteren Leistungsanstieg geführt.

Zu einem Zeitpunkt, an dem mehr als 200 000 westdeutsche Bauarbeiter stempeln gehen mußten und weitere Hunderttausende tagtäglich um ihren Arbeitsplatz bangen, hat die 6. Baukonferenz den Bauschaffenden unserer Republik eine weitreichende, gesicherte Perspektive mit optimistischen Zielen abgesteckt.

Deshalb ist der Tag des Bauarbeiters für uns ein Tag, den wir mit Freude und Zuversicht, mit dem Stolz auf das Geschaffene und mit dem Blick auf die kommenden Aufgaben begehen.

Der diesjährige Tag des Bauarbeiters steht also ganz im Zeichen der 6. Baukonferenz, die uns die Aufgabe gestellt hat, den Intensivierungsprozeß in allen Bereichen des Bauwesens entscheidend zu vertiefen, die Stoßkraft des wissenschaftlich-technischen Fortschritts zu vergrößern, um so mehr, besser und effektiver zu bauen.

Oben: Bauarbeiter von Halle-Neustadt. Ein 3. Preis im Baufotowettbewerb. Autor: Werner Ziegler

Unten: Baustelle Palast der Republik. Ein Sonderpreis im Baufotowettbewerb. Autor: Karl-Heinz Kraemer





Wettbewerb BAUFOTO 75

Mit fast tausend eingereichten Fotos hatte der Wettbewerb der Bauinformation BAUFOTO 75 eine Rekordbeteiligung zu verzeichnen. Die Jury, die unter dem Vorsitz des Stellvertreters des Ministers für Bauwesen, Dipl.-Ing. Gerhard Poser, tagte, entschied sich, folgende Preise zu verteilen:

Kategorie 1
1. Preis: Peter Meißner, Bildreporter
2. Preis: Manfred Uhlenhut, Bildreporter
3. Preis: Thomas Kläber, Schüler
3. Preis: Manfred Uhlenhut, Bildreporter
3. Preis: Werner Ziegler, Fotografenmeister
4. Preis: Horst Ilke, Zimmerer
4. Preis: Gerhard Weber, Fotografiker

Kategorie 2
1. Preis: Karl-Heinz Kraemer, Bildreporter
2. Preis: Wilfried Diebel, Fotomeister
2. Preis: Karl-Heinz Kraemer, Bildreporter
2. Preis: Werner Ziegler, Fotografenmeister
3. Preis: Gisela Dutschmann, Fotografin
3. Preis: Gisela Dutschmann, Fotografin
4. Preis: Peter Bundermann, Fotograf
4. Preis: Helmut Diehl, Maschinenbauingenieur
4. Preis: Manfred Eichelmann, Schlosser
4. Preis: Manfred Eichelmann, Schlosser
4. Preis: Gerald Große, Diplom-Fotografiker
4. Preis: Renate Rössing, Bildjournalistin

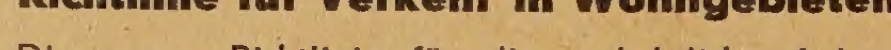
Sonderpreis der Bauakademie der DDR:
Karl-Heinz Kraemer, Bildreporter

Sonderpreis des Fachverbandes Bauwesen der KDT:
Manfred Uhlenhut, Bildreporter

Sonderpreis des Zentralvorstandes der IG Bau-Holz:
Dietmar Riemann, Fotograf

Sonderpreis der Redaktion „Architektur der DDR":
Wilfried Diebel, Fotomeister

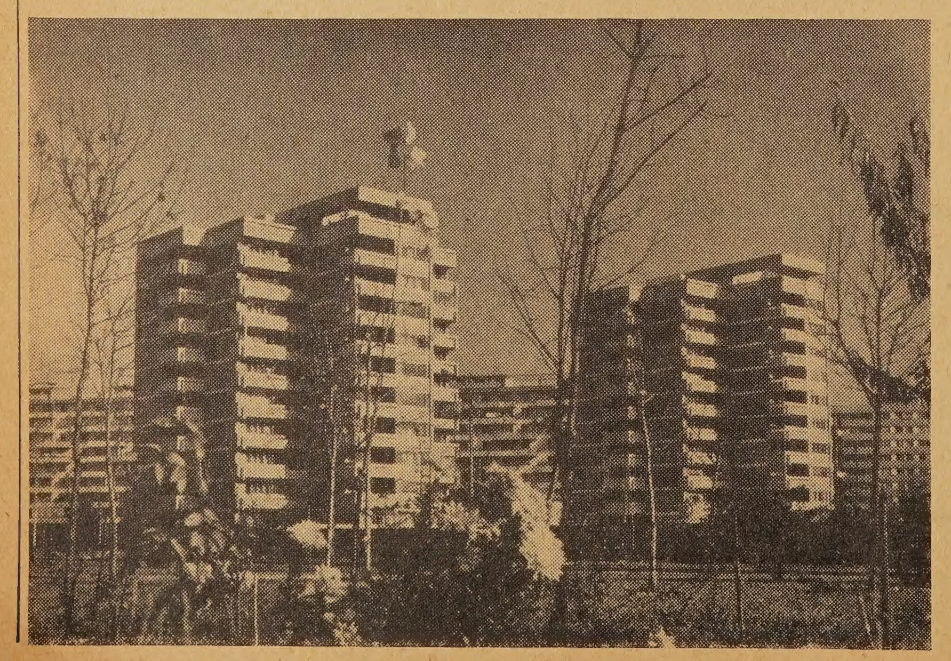
Sonderpreis der Redaktion „Fotografie":
Joachim Rosse



Richtlinie für Verkehr in Wohngebieten

Die neue „Richtlinie für die verkehrliche Anbindung und Erschließung von Neubauwohngebieten", die im Einvernehmen mit dem Ministerium für Bauwesen zur Anwendung empfohlen wird, beinhaltet u. a. Grundsätze zur Standortplanung, verkehrsplanerische Berechnungen und Hinweise zur Bemessung und Gestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Straßenverkehrs. Die Richtlinie kann über das Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR, Sektion 1, Abt. Stadtverkehr, 1017 Berlin, Markgrafendamm 24, bezogen werden.

Wohnbauten im Neubaugebiet „Drumul Taberei" in Bukarest



VII. IKM in Weimar

Vom 22. bis 29. Juni 1975 veranstaltet die Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar den VII. Internationalen Kongreß über Anwendungen der Mathematik in den Ingenieurwissenschaften.

In fünf Sektionen des Kongresses werden u. a. mathematische Methoden für Leitungs-, Planungs-, Ausführungs- und Kontrollprozesse in der Bauproduktion, Modelle und Methoden der Stochastik und Optimierung, Numerik und Rechentechnik, Rationalisierung der Projektierungsprozesse im Bauwesen und mathematische Methoden zur Berechnung von Baukonstruktionen behandelt.

Präsidium des BdA/DDR beriet über Bauen auf dem Lande

Fragen des Landwirtschaftsbaus und des Wohnungsbaus auf dem Lande behandelte die 12. Präsidiumssitzung des BdA/DDR unter Vorsitz des Präsidenten, Prof. Collein, am 21. 2. 1975 in Potsdam.

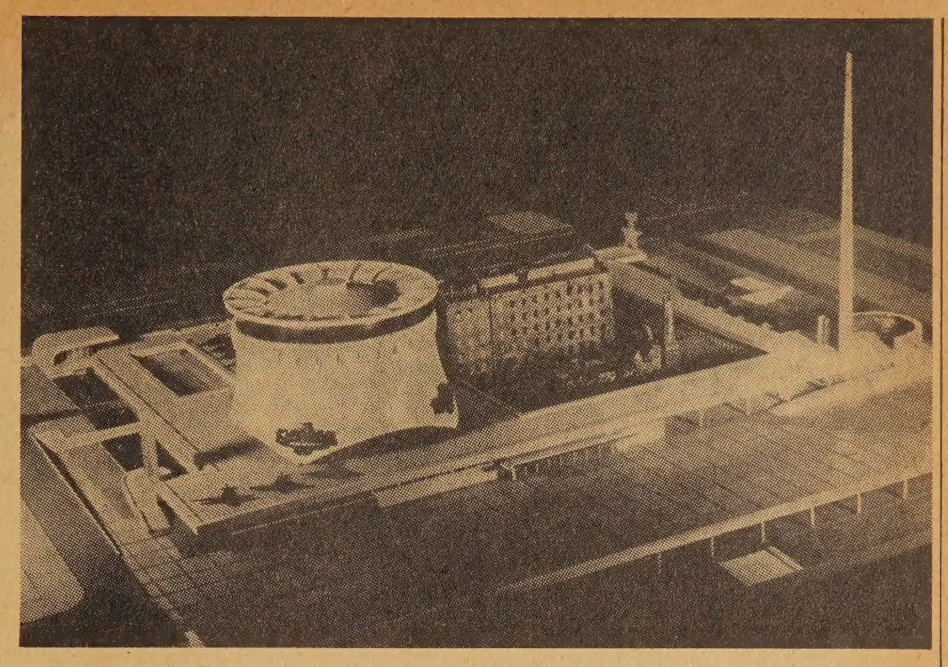
Prof. Dr.-Ing. Niemke, der Vorsitzende der Zentralen Fachgruppe „Ländliches Bauen", legte in seinem Referat dar, wie der Architektenverband mit seiner Arbeit die Entwicklung auf dem Lande unterstützen kann. Er orientierte dabei die Architekten auf die Unterstützung des „Mach-mit-Wettbewerbs" in den ländlichen Gemeinden, auf die Mitwirkung bei der Gestaltung der Dörfer und von Anlagen für die industriemäßige Produktion in der Landwirtschaft sowie auf eine Einflußnahme auf die Qualität und Wirtschaftlichkeit von Wohn- und Gesellschaftsbauten auf dem Lande.

(Das Referat wird im nächsten Heft veröffentlicht.)

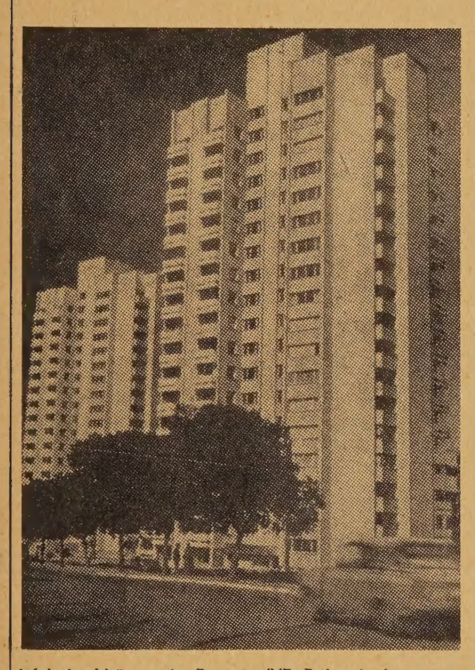
Der Stellvertreter des Ministers für Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft, Genosse Zinne, der an der Beratung teilnahm, unterstrich die Notwendigkeit einer engen Gemeinschaftsarbeit zwischen Architekten und Landwirtschaft bei der Lösung der umfangreichen und interessanten Bauaufgaben zur Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion. Er setzte sich dafür ein, die Organe des BdA/DDR auch stärker in die Aufgaben der Dorfplanung einzubeziehen.

Die Zentrale Fachgruppe wurde durch das Präsidium beauftragt, die wichtigsten Schlußfolgerungen aus der Diskussion als Arbeitsmaterial für den 7. Bundeskongreß vorzubereiten.

Nach eingehender Diskussion bestätigte das Präsidium die Konzeption zur inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitung des 7. Bundeskongresses des BdA der DDR.



Projekt für ein Museum der Verteidigung von Zarizin-Stalingrad.
Entwurf: Architekten W. Masijajew, D. Jerschowa, W. Sadikow, W. Trostjanskaja



Wohnhochhäuser in Burgas (VR Bulgarien)
Entwurf: Architekt I. Kassarow

Auch im Wohnungsbau der VR Bulgarien setzen sich verschiedene moderne Bauweisen in immer stärkerem Maße durch. In Sofia wurden 1974 50 Prozent aller neuen Wohnungen mit industriellen Bauweisen errichtet.

Mehr Licht mit weniger Energie

Bisher wurden über 125 000 Besucher, Energetiker, Projektanten, Arbeitsplatzgestalter und Studenten im Lichttechnischen Kabinett Dresden in Vorträgen und durch Demonstrationen mit zweckmäßigen Beleuchtungsarten für die unterschiedlichsten Anwendungszwecke vertraut gemacht.

An Hand von Beispielen werden falschen die richtigen und unwirtschaftlichen die ökonomischen Lösungen für die Beleuchtung gegenübergestellt.

Nach Berechnungen von Experten wird etwa ein Zehntel der Elektroenergie der DDR für Beleuchtungszwecke verbraucht. Sehr rationell ist die Beleuchtung mit Natriumdampf-Hochdrucklampen. Eine 250-Watt-Natriumdampf-Hochdrucklampe spendet 22 500 Lumen Licht, eine 300-Watt-Glühlampe hingegen nur 4750 Lumen, bei höherem Energieaufwand beträgt die Lichtausbeute der Glühlampe nur etwa ein Fünftel. Eindeutig zugunsten der Natriumdampf-Hochdrucklampe fällt auch der Vergleich ihrer Lebensdauer aus. Eine Glühlampe leuchtet rund 1000 Stunden, eine Na-Hochdrucklampe etwa 4000 Stunden.

Mit Hilfe des Lichttechnischen Kabinetts konnte in verschiedenen Abteilungen des VEB Textilkombinat Cottbus der Aufwand an elektrischer Leistung für die Beleuchtung um etwa ein Drittel, nämlich um etwa 800 Kilowatt, vermindert werden. Das ist gleichbedeutend mit einer jährlichen Kosteneinsparung von mehreren hunderttausend Mark.

Neubauwohnungen hinter Altstadtfassaden

Eine Beispiellösung für die Umgestaltung alter Klein- und Mittelstädte will die Sektion Architektur der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen in der Gothaer Altstadt schaffen. Für das Vorhaben wurde die im Zentrum Gothas gelegene Blumenbachstraße ausgewählt.

Das Projekt sieht vor, ein den heutigen Lebensgewohnheiten entsprechendes Stadtmilieu zu gestalten. Der Charakter einer Altstadt soll dabei gewahrt bleiben. Wesentlich ist weiterhin, die lebendige Silhouette einer alten Stadt zu erhalten und die Fassaden- und Dachkonstruktionen so zu wählen, daß eine sinnvolle Verbindung von Tradition und Gegenwart entsteht. Außerdem soll auch bei der Rekonstruktion die Verflechtung von Wohnungen, Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen beachtet werden.

Für die architektonische Neugestaltung der Straße sollen Elemente industrieller Wohnungsbauserien eingesetzt werden. Dabei wird das Innere der Häuser nach Abschluß der Arbeiten dem von Neubauwohnungen gleichen. Es werden Badzellen eingebaut. Auch die Küchen entsprechen den Neubauten. Differenziert gestaltet werden die Fassadenelemente, um ein lebendiges Stadtbild zu schaffen.

Mit dem Aufbau einer Projektierungswerkstatt schafft die Sektion Architektur gegenwärtig alle Voraussetzungen für die Verwirklichung des Vorhabens. In der Werkstatt werden sowohl wissenschaftliche Mitarbeiter aller Bereiche Erfahrungen vermitteln und neue Kenntnisse sammeln als auch Studenten der oberen Studienjahre praktische Fertigkeiten im Projektieren erlangen. Für sie wird künftig das Anfertigen von Projekten wichtige Vorbedingungen für die Zulassung zum Diplomverfahren sein.

Gigantischer Misthaufen

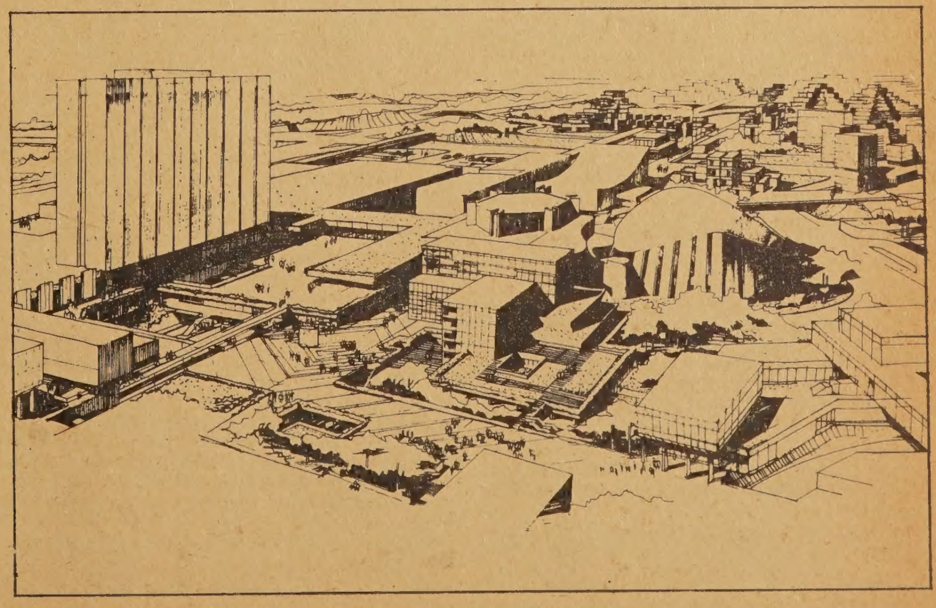
Der prominente amerikanische Architekt Victor Gruen äußerte kürzlich über die Stadtplanung in kapitalistischen Ländern folgendes: „Alle, die sich . . . als Planer bezeichnen, sind nur nachvollziehende Sanitätsdiener, die — meistens erfolglos — versuchen, das, was sich auf Grund wirtschaftlichen Profitdenkens in anarchistischer Weise als gigantischer Misthaufen entwickelt hat, mit den notwendigsten sanitären Anlagen nachträglich auszustatten . . ."

Industrieller Schulbau in Frankreich

Schon seit etwa zehn Jahren hat das französische Volksbildungsministerium Festlegungen getroffen, nach denen der Bau von Schulen weitgehend mit industriellen Baumethoden durchgeführt werden soll. Seitdem ist der Anteil der Schulen, die in industriellen Bauweisen errichtet wurden, auf über 50 Prozent, bei höheren Schulen sogar auf 90 Prozent angestiegen.

Zur Anwendung kommen Stahlbaumontagebauweisen (z. Z. etwa 70 Prozent) und in wachsendem Maße Stahlbetonskelett- und Plattenbauweisen. Günstigerer Transport, vereinfachte Gründung, kurze Bauzeiten und hohe Anpassungsfähigkeit für die Grundrißgestaltung erwiesen sich als Vorteile des Stahlbaus. Bessere Werte in der Wärmedämmung, im Schallschutz und im Brandschutz sowie neue Möglichkeiten des Betons für die architektonische Gestaltung sprächen für den Stahlbetonmontagebau. Während der allgemeine Kostenindex im Bauwesen seit 1964 auf 150 Prozent stieg, seien die Kosten im industriellen Schulbau nur um 12,5 Prozent gestiegen. Die daraus errechenbaren Einsparungen würden einem Wertumfang für den Bau von rund 450 Schulen entsprechen.

Projekt für die Agora, ein Gemeinschaftszentrum für die neue Stadt Evry in der Region Paris.
Architekten Jean Le Couteur und Gerard Khalifa



Intensivierung und höhere Effektivität der Projektierung

Erfahrungsaustausch zu Problemen der 6. Baukonferenz

In Vorbereitung der 6. Baukonferenz des ZK der SED und des Ministerrates der DDR führte das Ministerium für Bauwesen gemeinsam mit dem Zentralvorstand der IG Bau-Holz des FDGB am 14. März 1975 in Berlin einen zentralen Erfahrungsaustausch mit über 230 Projektanten des Bauwesens durch. Progressive Architekten, Ingenieure, Ökonomen, Leiter von Projektierungsinstituten und Fachleute der Baupraxis stellten ihre Erkenntnisse und Probleme zur Diskussion, die Erfahrungen der Besten wurden verallgemeinerungswürdig dargelegt.

Die Bedeutung dieses Erfahrungsaustausches liegt darin, daß er aufzeigte, wie der wissenschaftlich-technische Fortschritt schneller in die Baupraxis umgesetzt werden kann, wie bereits im Projekt die entscheidenden Grundlagen der Intensivierung der Bauproduktion festgelegt werden, wie effektiv die technische Ausstattung der Projektierungsinstitute ausgenutzt werden kann und wie bereits in der Projektierungsphase eine hohe Materialökonomie und Aufwandssenkung im Bauwesen erreicht werden kann.

Der stellvertretende Vorsitzende des Zentralvorstandes der IG Bau-Holz, Fritz Seiffert, sagte dazu in seiner Eröffnungsansprache, daß von entscheidendem Einfluß auf den gesamten Intensivierungsprozeß, auf den Nutzeffekt der Investitionen und für die ordnungsgemäße Vorbereitung der Bauarbeiten die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Projektierung sei. Dabei gehe es um die Erhöhung der Projektqualität, um die weitere Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Projektanten, Mitarbeitern in der Forschung und Entwicklung mit den Kollektiven der Bauausführung, um die verstärkte Nutzung wiederverwendungsfähiger Projektierungsunterlagen und um die Rationalisierung der Projektierungsprozesse.

Das Ziel des Erfahrungsaustausches bestehe vor allem darin, mit den Vertretern der Projektierungsbetriebe des Bauwesens, der Baustellen und Betriebe über Wege und Methoden, über fortschrittliche Erfahrungen und Ergebnisse zu beraten, die uns helfen sollen, diese große Aufgabe – Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Projektierung – in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit noch besser zu lösen.

Nötig sei auch eine höhere Planmäßigkeit in der Arbeit auf dem Gebiet der Materialökonomie. Das schließt möglichst genaue Vorgaben durch das Ministerium ein und geht bis hin zu spezifischen Festlegungen in den Plänen Wissenschaft und Technik der Kombinate und Betriebe.

Auf der Grundlage technisch begründeter Materialverbrauchsnormen sei der Wettbewerb so zu führen, daß in allen unseren Kombinaten, Betrieben und Baustellen abrechenbare Materialeinsparungen nachgewiesen werden können.

Dabei geht es um die Einsparung von 1,5 Prozent Zement, von 2,7 Prozent Walzstahl, von 2 bis 2,5 Prozent Holz, um die verstärkte Einsparung von Sekundärrohstoffen und um die Sicherung der effektivsten Energieanwendung durch Senkung des spezifischen Energieeinsatzes. Diese Maßnahmen seien im wesentlichen über das Projekt zu verwirklichen, und deshalb müsse die sozialistische Gemeinschaftsarbeit zwischen Angehörigen der Projektierungsbetriebe und Ausführungskollektiven weiter vertieft werden.

Persönliche und kollektiv-schöpferische Pläne der Ingenieure oder schöpferische Ingenieurpässe seien wichtige Formen des schöpferischen Wetteiferns um hohe Arbeitsproduktivität, denen das Ziel zugrunde liege, den persönlichen Anteil des Projektanten oder den Anteil des jeweiligen Projektierungskollektivs bei der Verwirklichung der vom VIII. Parteitag der SED beschlossenen Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Ziel und Weg im sozialistischen Wettbewerb sichtbar und abrechenbar zu machen.

Im folgenden veröffentlichen wir Auszüge aus einigen Diskussionsbeiträgen. red.

Kollektiv-schöpferische Pläne und Qualitätsverbesserung

Dr.-Ing. König
VEB Bau- und Montagekombinat Erfurt
Kombinatsbetrieb Industrieprojektierung Erfurt

Unser produktionsvorbereitender Kombinatsbetrieb, der KB Industriebauprojektierung des VEB BMK Erfurt, schließt die Forschung und Entwicklung, die Projektierung und die Festlegung von einheitlichen bautechnologischen Parametern des Kombinates ein:

1. Die sozialistischen Warenproduzenten zukünftiger 5-Jahrplanzeiträume werden uns nicht nur daran messen, wie schnell und billig wir gebaut haben, sondern auch daran, wie wir 1975 unter diesen Bedingungen Objekte errichtet haben, die mit geringem Rekonstruktionseinsatz höchste Effektivitäten auf mindestens 50 bis 80 Jahre ermöglichen.

2. Es geht um bauproduktionsgerechte Projektierung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität auf den Baustellen mit Senkung der Kosten und Minimierung des Materialaufwandes.

Und es geht

3. um die projektierungstechnologisch progressive Projektierung zur Sicherung stetiger Arbeitsproduktivitätssteigerung bei Erarbeitung der Vorbereitungs- und Realisierungsdokumentationen.

Das schließt die Einbeziehung von

- zielgerichteter Informationsarbeit,
- grundfondswirtschaftlichen Untersuchungen,
- Angebotsprojekten,
- Wiederverwendungsprojekten,
- Vorzugslösungen,
- EDV-gestützten Lösungen und
- objektbezogene Überführung von Forschungs- und Entwicklungsergebnissen

ein.

So wurde die EDV-gerechte Aufbereitung der bauwirtschaftlichen Leistungsverzeichnisse von 73 Mio Mark im Jahre 1973 auf fast 200 Mio Mark Bausumme im Jahre 1974 gesteigert. Das sind etwa 65 Prozent des möglichen Anwendungsumfanges überhaupt oder über 80 Prozent unserer Leistungen für unser eigenes Kombinat.

Damit ergaben sich Konsequenzen im Kombinat, die Programme für die Material-, Zeit- und Selbstkostenermittlung wurden 1974 in Verantwortung des KB Projektierung für 160 Mio M Bauleistung angewendet. Diese automatengestützte Arbeitsweise ermöglicht

- die rationelle Bearbeitung der Mengenermittlung und des Leistungsverzeichnisses,
- die Preisermittlung,
- die Aufwandsermittlung für Material, Arbeitszeit und Planselbstkosten und
- den lückenlosen Anschluß der Bauablaufplanung mit der EDVA R 300.

Ich halte dieses Beispiel für sehr wichtig, weil es beweist, daß Intensivierung der Arbeit nicht Weglassen und Qualitätsminderung der Dokumentationen heißen kann.

Wird z. B. das System der Aufwandsermittlung geschlossen genutzt, treten bis zu 35 Prozent Zeiteinsparung und bis zu 30 Prozent Kosteneinsparung auf.

Die in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen in der Entwicklung, Anwendung und Durchsetzung von bedarfs- und auftragsgerechten Wiederverwendungen, Angebots- und Systemlösungen machen deutlich, daß durch diese Methode progressiver Projektierungsleistungen die Leistungsfähigkeit des Betriebes wesentlich beeinflußt wurde.

Besonders die spezialisierte Bearbeitung und Anwendung von Systemlösungen auf der Grundlage von Standortdokumentationen für Bauwerke, Bauwerksektionen und Bauwerksteile sichert einen hohen Arbeitsanteil bei der Abdeckung des erforderlichen Projektierungsbedarfes. Im Industriebau ist die Zahl der anwendbaren Angebotslösungen in Beachtung der unterschiedlichen Anforderungen gering. Aber wir hatten in Auswertungen festgestellt, daß 80 bis 85 Prozent aller Mehrzweckgeschoßbauten der Industrie unter ähnlichen Anforderungsparametern stehen. Die Betonindustrie hat uns mit dem Vereinheitlichten Geschoßbau dazu eine Möglichkeit gegeben, einen hohen Bedarf solcher Objekte abzudecken. Auf dieser Grundlage wurde in unserem Betrieb ein Produktionsbereich auf die Entwicklung solcher Vorzugslösungen VGB profiliert. Mit dem Betonwerk Heringen des BLK wurde abgestimmt, gemeinsam Angebote zu entwickeln und vorrangig die Elemente zu produzieren, die den Vorzugsbauwerksparametern entsprechen.

Wir haben heute 10 Vorzugslösungen im Angebot bzw. in der Entwicklung, die natürlich nur durch wesentliche Kooperationsbeziehungen auch zu anderen Betrieben zu der Qualität entwickelt werden konnten, die uns ermöglichen, der Anforderung gerecht zu werden. Das heißt, wir können wiederverwendungsfähig vorliegende Dokumentationen als lichtgepauste Unterlage innerhalb von 4 bis 8 Wochen nach Auftragserteilung ohne Standortanpassung übergeben, wir können Vorzugslösungen Rohbau und rohbaugebundener Ausbau als Standarddokumentation je nach Variante innerhalb von 2 bis 3 Monaten nach Auftragserteilung ohne Standortanpassung zur Verfügung stellen usw.

Der sozialistische Wettbewerb wurde bei uns durch die Einführung der persönlich- und kollektiv-schöpferischen Pläne konkretisiert und wirksamer gestaltet. Bei der breiten Einführung dieser Pläne im Jahre 1974 ließen wir uns davon leiten, daß es mehr denn je darauf ankommt, daß jeder Mitarbeiter und jedes Kollektiv der Industriebauvorbereitung die Einsparung von Arbeitszeit und Material als seine Aufgabe ansieht. Es galt, Willen, Bereitschaft und Bewußtsein zu entwickeln, neue Effektivitäten zu erschließen und bereits vorhandene Effektivitätsfaktoren besser zu nutzen. Deshalb wurden diese Aufgaben zum Inhalt der persönlich- und kollektiv-schöpferischen Pläne.

Entsprechend unserer Verantwortung als produktionsvorbereitender Bereich für die Intensivierung der Reproduktionsprozesse des Kombinats wollen wir mit den Plänen – z. Z. liegen für 1975 108 kollektiv-schöpferische Pläne vor, 618 Kollegen arbeiten nach persönlich-schöpferischen Plänen bzw. sind in die kollektiv-schöpferischen Pläne eingebunden – im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbes zur Steigerung der Arbeitsproduktivität auf den Baustellen beitragen und unsere Projektierungsqualität erhöhen.

Wir konzentrieren uns in diesem Jahr besonders auf folgende Aufgaben:

- den Abschluß der Erarbeitung und Einführung der einlagigen Dachdeckung aus Synthesekautschukfolie,
- die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Teilmaschinensystems für Estricharbeiten,
- die statisch-konstruktive und funktionelle Weiterentwicklung von Hochregallagern,
- die Erarbeitung des Kataloges von Detaillösungen für die Bauwerksteile der Ausbautechnik,
- die Weiterentwicklung und breitere Anwendung der automatengestützten Projektierung,
- und eine Reihe detaillierter Aufgaben zu Terminen und Umfang von Investitionsprojektierungen.

Darüberhinaus erfaßt der Projektpaß Effektivitäten der Überleitung wissenschaftlich-technischer Ergebnisse über das Projekt. Er ist deshalb in enger Verbindung mit dem Plan Wissenschaft und Technik zu sehen, insbesondere mit dem Planteil der Überleitung von Maßnahmen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts über das Projekt. Dieser Plan der Überleitung ist die Vorgabe für jeden Projektanten und Technologen zur Anwendung von Entwicklungsergebnissen. Er enthält alle F/E-Ergebnisse des eigenen sowie anderer Baukombinate mit der Zielstellung einer umfassenden Anwendung. Damit wird, auf das einzelne Objekt bezogen, die allgemeine Vorgabe des Planes der Überleitung durch die persönlichen- und kollektiv-schöpferischen Pläne konkretisiert.

Die Aussagen des Projektpasses beziehen sich auf projektierungsseitig fertiggestellte nutzungsfähige Einheiten der Grundsatzentscheidung bzw. Durchführungsdokumentation bzw. werden sie auf dem Projektpaß der Vorbereitungsphase aufgebaut. Wir beziehen also im Ausweis auch den volkswirtschaftlichen Nutzen mit ein, der sich in der Durchführungsdokumentation nicht mehr niederschlägt.

Die sachgemäße Führung des Projektpasses zwingt

1. zu einer engen Zusammenarbeit mit den bauausführenden Kombinatsbetrieben,

2. zu einer zielgerichteten Information mit Projektierungshinweisen zu den im Plan der Überleitung über das Projekt erfaßten Maßnahmen (und hier ist noch eine wesentliche Qualifizierung dieser Dokumentation erforderlich) und

3. zur Herausstellung der Verantwortlichkeit des Projektbearbeiters.

Wir haben den Projektpaß im 2. Halbjahr 1974 eingeführt, 64 Projektpässe sind abgerechnet worden. Dabei wurden die Zielstellungen der Materialökonomie gegenüber den Planaufgaben wesentlich verbessert. Die Materialeinsparung von 2,1 Mio M, der gesamtvolkswirtschaftliche Nutzen, vorrangig aus Investitionsaufwandssenkung von 12,3 Mio M und die über 100 TStd. Arbeitszeiteinsparung auf den Baustellen waren das Ergebnis dieser 64 abgerechneten Projektpässe, darunter

1500 t Stahl,
3000 t Zement und
1 Million Mauerziegel.

Bis Ende Februar dieses Jahres sind bereits wieder 27 Projektpässe mit einem Nutzen von über 0,5 Mio M erstellt worden. Für den kommenden Zeitraum besteht die Aufgabe darin, die Arbeit mit dem Plan der Überleitung von F/E-Ergebnissen und mit dem Projektpaß weiter zu vervollständigen und die Formen und Methoden der Organisations- und Leitungstätigkeit zur Effektivitätserhöhung noch enger mit dem sozialistischen Wettbewerb zu verbinden.

Einheitliche wissenschaftlich-technische Baupolitik und sozialistische Gemeinschaftsarbeit

Oberingenieur Bechstein
VEB Wohnungsbaukombinat Halle
Erzeugnisgruppenverband
Wohnungs- und Gesellschaftsbau

Die erhöhten qualitativen und quantitativen Anforderungen an die Projektierung bedingen im zunehmenden Maße die gesellschaftliche Arbeitsteilung in Form der kooperativen Arbeit.
Begonnen wurde dieser Weg mit dem Kooperationsverband Wohnungsbauserie 70, einer Gemeinschaftsarbeit zwischen den wissenschaftlichen Instituten der Bauakademie der DDR und den Wohnungsbaukombinaten des Erzeugnisgruppenverbandes. Die zentrale Leitung dieses Verbandes Wohnungsbauserie 70 liegt in der Verantwortung des Instituts für Wohn- und Gesellschaftsbau der Bauakademie der DDR.
Die Zielstellung beinhaltet, die Forschung und Entwicklung von Wohngebäuden so zu organisieren, daß die in der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit arbeitsteilig entstandenen und entstehenden einheitlichen Angebotsprojekte und Kataloge überbezirklich anzuwenden sind.
Als erste Erarbeitung wurde eine „Ordnung als methodische Anleitung zur Gestaltung von Angebotsprojekten und Katalogen" verabschiedet. Diese Ordnung ist das entscheidende Arbeitsinstrument des Kooperationsverbandes.
Die Nutzung der standortlosen Angebotsprojekte und Kataloge ist auf reprografische Geräteketten in den Projektierungseinrichtungen ausgelegt und soll ohne wesentlichen Projektierungsaufwand erfolgen.
Die standortlosen Angebotsprojekte sind so angelegt, daß die einzelnen Gebäudeteile variationsreich, den jeweiligen Standortbedingungen entsprechend, zu Gebäuden zusammengefügt werden können und für die Durchführung kalenderabhängig zu planen sind.
Sie sind jedoch auch darauf ausgerichtet, daß sich besonders in unseren Vorfertigungsstätten schrittweise die Vereinheitlichung der einzelnen technologischen Linien durchsetzt und einheitliche Grundsatztechnologien weitgehendst einen einheitlichen Maschinen- und Geräteeinsatz bedingen.
Bis zum Jahr 1976 werden insgesamt 27 verschiedene Gebäudeprojekte mit hoher städtebaulicher Variabilität erarbeitet. Gleichzeitig liegen Ausführungskataloge folgenden Inhalts vor:
Kataloge mit
1. Projektinformationen, die wiederholt in einem Gebäudeteilprojekt enthalten sein müssen
2. Projektinformationen, die für mehrere Angebotsprojekte zutreffen
3. Projektinformationen, die als katalogisierte Ausführungsvarianten zur Wahl gestellt werden.
Allein hieraus ist ersichtlich, daß nur mit einer großen Disziplin der im Kooperationsverband vereinten Partner gearbeitet werden kann, um diesen Arbeitsumfang zu bewältigen.
Die ersten Ergebnisse der Wohnungsbauserie 70 in der Produktion unserer Kombinate beweisen durch die erfaßten technisch-wirtschaftlichen Kennzahlen des Leistungsvergleichs der Erzeugnisse, daß der beschrittene Weg im Vergleich zu allen noch laufenden Erzeugnissen wie P 2 und P Halle beispielsweise eine höhere Qualität erreicht.
So wurde der Arbeitszeitaufwand je Wohnungseinheit gegenüber den jetzt üblichen Technologien von durchschnittlich 772 Stunden für Vorfertigung und Montage auf 600 Stunden, der Arbeitszeitaufwand von durchschnittlich 570 Stunden für den Baustellenprozeß auf 420 Stunden je Wohnungseinheit gesenkt.
In Neubrandenburg wurde bei Anwendung der Slobin-Methode eine weitere Senkung auf 380 Stunden erreicht.
Die Anzahl der Elemente je Wohnungseinheit sinkt von 35,7 Elementen beim Angebotsprojekt P 2 auf 27,4 Elemente bei der Wohnungsbauserie 70 mehrgeschossig, und ähnlich verhält es sich bei den vielgeschossigen Gebäuden.
Neben dem Zeitaufwand werden Materialintensität, insbesondere Stahleinsatz und Energieaufwand, als entscheidender Schlüssel zur Intensivierung nach der 13. Tagung des Zentralkomitees in den Mittelpunkt unserer weiteren Arbeit gestellt.
So wurde der Stahlverbrauch auf 1,4 t je Wohnungseinheit der Wohnungsbauserie 70 gesenkt; gegenüber dem durchschnittlichen Energieaufwand von 6500 kcal/h/WE wurden bei der Wohnungsbauserie 70 4100 kcal/h/WE vorgegeben und in Neubrandenburg nachgewiesen.
Wie wichtig eine einheitliche technisch-wissenschaftliche Baupolitik für den Projektierungsprozeß ist, unterstreicht die Tatsache, daß zum Beispiel wir im WBK Halle vom WBK Erfurt, Cottbus, Leipzig oder Dresden keine Angebotsprojekte oder Kataloge zur Rationalisierung übernehmen können, ohne daß große Überarbeitungen notwendig werden, die die Effektivität stark einschränken. Grund dafür ist, daß die entscheidende Entwicklung der Grundfonds nach territorialer Sicht gelaufen ist und nicht nach einheitlichen baupolitischen Gesichtspunkten, obwohl – das muß man sagen – von der Funktion aus gesehen der gleiche Gebrauchswert produziert wird.
Die Offenheit der Wohnungsbauserie 70 gestattet darüber hinaus, die Erfahrungen unserer Neuerer bei der Produktion der Gebrauchswerte zentral einheitlich zu erfassen und in Aktualisierungsschwellen wiederum kooperativ einzuarbeiten und die Bestwerte unmittelbar in allen Kombinaten durchzusetzen, ein ökonomischer Effekt, der allzu oft bei manchen Diskussionen über Funktionslösungen vergessen wird.
Vor wenigen Wochen ist in Ableitung der Erfahrungen unseres Kooperationsverbandes die Gemeinschaftsarbeit für die Weiterentwicklung der Stahlbetonskelett-Bauweise beschlossen worden. Mit dieser Bauweise ist eine Ergänzung zur Wohnungsbauserie 70 zu entwickeln, die es uns gestattet, auch hier die Einheit von Konstruktion und Technologie über die Bezirksgrenzen hinaus zu garantieren.
Neben der Gemeinschaftsarbeit in zentral geleiteten Kooperationsverbänden ist auch der Erfahrungsaustausch zu ganz bestimmten Teilproblemen von besonderer Wichtigkeit für die Leistungssteigerung in der Projektierung. Ist es uns im WBK Halle doch gelungen, unseren 1974 neu eingesetzten Kleinrechner durch den Erfahrungsaustausch mit den Projektierungseinrichtungen in Jena, Karl-Marx-Stadt, Berlin, Magdeburg und Gera sowie unserem Partnerbetrieb beim BMK Chemie in kürzester Frist produktionswirksam werden zu lassen.
Die überbetriebliche Interessengemeinschaft „Kleinrechentechnik" mit den Instituten der Bauakademie der DDR und unserer zentralen Arbeitsgemeinschaft „Projektierung" des Erzeugnisgruppenverbandes wird in der weiteren Arbeit den Erfahrungsaustausch planmäßig fördern und neue Programmerarbeitungen in Kooperation mehrerer Kombinate ermöglichen.

Zusammenarbeit zwischen Bauausführung und Projektierung

Koll. Schammler
Leiter eines Montagekollektivs im
VEB Wohnungsbaukombinat Berlin

Als Montagekollektiv des Wohnungsbaukombinates Berlin bekamen wir im November 1974 die verpflichtende Aufgabe, die WBS 70/11geschossig in die Praxis umzusetzen.
Für unser Kollektiv galt es, der Projektierung und den Kollegen der Bauakademie ein guter Partner zu werden, der die Ideen, Gedanken und Vorstellungen der Wissenschaftler in die Praxis umzusetzen versteht und gleichzeitig das Fachwissen des Praktikers in die Waagschale wirft. Es wurde eine Arbeitsgruppe aus Baupraktikern und Projektanten gebildet, die über einen längeren Zeitraum konstruktiv-technologische und technische Probleme zum Gegenstand ihrer Beratungen machte. Das gemeinsame Wirken ermöglichte es, zu optimalen Vorbereitungsergebnissen zu kommen.
Parallel dazu erfolgten bauseitige Vorbereitungen, die ihre Schwerpunkte in der veränderten Transporttechnologie und der Neuorientierung der Vorfertigungsstätten hatten. Die Einführung der neuen Palettentechnik, der Baustelleneinrichtungsplan, die Fundamenterschließung mit fundamentverlegten Leitungen, um einige zu nennen, stellten zusätzliche Anforderungen an die Bauausführung. Allen Beteiligten wurde erkennbar, daß nur das komplexe Denken und Handeln die Durchsetzung der WBS 70/11geschossig im Berliner Wohnungsbaukombinat garantieren würde.
Daß die Einführung einer neuen Wohnungsbauserie Schwierigkeiten mit sich bringt, ist ein offenes Geheimnis und soll auch nicht wegdiskutiert werden; denn mit Baubeginn am Erstanwendungsobjekt im WK Fennpfuhl wurde erkennbar, welche qualitative Entwicklung erforderlich ist, um eine neue Serie voll beherrschen zu können. Das umfassende Gesamtwerk der Projektunterlagen forderte auch von allen Mitarbeitern unseres Kollektivs ein höheres Niveau der Arbeits- und Denkweise. Den Erfahrungen anderer Serien folgend, wurde mit Baubeginn ein Überleitungskollektiv unter Hinzuziehung aller am Objekt Beteiligten konstituiert.
Unverkennbar verbirgt die WBS 70/11geschossig auch einige konstruktive Schwierigkeiten, deren Erkennbarkeit erst im Stadium der Montage der Elemente möglich war. Wir als Produktionskräfte zeigen uns erfreut darüber, daß die Problematik von der Projektierung aufgegriffen wurde, in einem Maßnahmeplan zusammengefaßt, der Realisierung zugeführt wird.
Nur darf die Realisierung des Maßnahmeplanes nicht allzu lange auf sich warten lassen. Zielgerichtet und terminisiert müssen zum gestellten Bauzeitnormativ (3,4 WE/d) reale Voraussetzungen für die Produktion geschaffen werden.
Ein Mehrstufenprogramm zu nennen, ohne die Bauakademie der DDR zu erwähnen, wäre verfehlt.
Im direkten Zusammenhang mit dem erarbeiteten Maßnahmeplan möchte ich die Aktivitäten unseres Kollektivs betrachten. Die Mitarbeit im Neuererwesen hat sich wirkungsvoll auf die Gesamtkonzeption des Planes ausgewirkt. Einige der Verbesserungsvorschläge sind bereits realisiert, andere werden in das Programm aufgenommen. Als Kollektiv haben wir uns der WBS 70/11geschossig verschworen. Unser Ziel ist es, der neuen Serie zum Durchbruch zu verhelfen.
Mit Abschluß der Einführungsphase und unter der Voraussetzung, daß exakte Vorgaben sowie technische und technologische Grundlagen geschaffen sind, werden wir die Slobin-Methode einführen.
Nach viermonatiger Bauzeit ein endgültiges Fazit zur Entwicklung der WBS 70/11geschossig zu ziehen wäre verfrüht. Eines kristallisierte sich jedoch heraus, die Gemeinsamkeit der Wissenschaft und Produktion hat Aktivitäten ausgelöst und Entwicklungstendenzen hervorgebracht, die der Sache dienlich sind.

Rationelle Projektierungsmethoden für Anlagen der Technischen Gebäudeausrüstung

Dipl.-Ing. Barleben
VEB Kombinat Technische Gebäudeausrüstung

Die hohen Steigerungsraten in der Bau- und Montageproduktion der Technischen Gebäudeausrüstung bis 1980 können nur durch eine umfassende Intensivierung der Vorbereitungs- und Durchführungsprozesse gesichert werden. Das gilt jedoch nicht nur für die Steigerung der Arbeitsproduktivität, sondern insbesondere auch hinsichtlich der Materialökonomie während der Baudurchführung und der Energieeinsparung bei der Nutzung der Anlagen der Technischen Gebäudeausrüstung.
Hiervon lassen sich die Wissenschaftler, Projektanten und Technologen des Industriezweiges Technische Gebäudeausrüstung leiten, indem sie rationelle Methoden der Produktionsvorbereitung entwickeln, die nicht nur für den Vorbereitungsprozeß hohe Effekte ermöglichen. Sie legen zugleich Hauptaugenmerk auf die rationelle Montage und Nutzung der Anlagen der Technischen Gebäudeausrüstung.
Dabei werden die großen Erfahrungen der sowjetischen Wissenschaftler und Projektanten, speziell aus dem Moskauer Bauwesen, ausgewertet und auf die Belange des Bauwesens unserer Republik zielstrebig übertragen.
Welche Effekte dadurch zu erreichen sind, zeigen die Ergebnisse aus der Anwendung der automatengestützten Produktionsvorbereitung im Planjahr 1974. Bei über 1000 Anwenderrechnungen konnten folgende Einsparungen erzielt werden:
- **65 000 Stunden Arbeitszeit in der Produktionsvorbereitung. Das bedeutet einen Kapazitätszuwachs von 35 Arbeitskräften.**
- **4,7 Mio M Senkung des Bauaufwandes.**
- **850 t Stahl. Das ist das Einsatzgewicht für die Ausstattung von etwa 4000 Wohnungen mit Zentralheizungen.**
- **35 000 t Kohle.**

Das ist der Weg, um einerseits das seit Jahren bestehende Mißverhältnis zwischen Bedarf und Kapazität an TGA-Projektierungsleistungen spürbar zu entlasten und andererseits die Effektivität der Investitionen wirksam zu erhöhen.
Entscheidend war, jene Schwerpunktprobleme herauszufinden und mit konzentrierten Kräften zu lösen, die es gestatten, einen ganzen Komplex von Maßnahmen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Effektivität unserer Produktionsvorbereitung zu verwirklichen. Dabei stehen im Mittelpunkt der Überlegungen:
- **Erhöhung des Arbeitsvermögens in den Phasen Projektierung und Technologie,**
- **Steigerung der Produktivität und Effektivität der Bau- und Montageproduktion,**
- **Erhöhung der Wirtschaftlichkeit beim Betrieb der Anlagen,**
- **Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen bei der Durchführung der Bau- und Montageproduktion sowie bei der Nutzung der Anlagen.**

Welche Wege wurden im einzelnen beschritten?
Unter Nutzung der neuesten wissenschaftlich-technischen Erkenntnisse ging es zunächst darum, die EDV für den Prozeß der Vorbereitung der Produktion möglichst durchgängig zu nutzen und eine enge Verbindung zwischen der Projektierung und Technologie einerseits und der Bauausführung andererseits herzustellen. Für die einzelnen Gewerke der technischen Gebäudeausrüstung wurden Rechenprogramme entwickelt, die es ermöglichen,

komplizierte und zeitaufwendige Berechnungen auf den Rechner zu übertragen. Das betrifft z. Z. die Lastberechnungen, die die Dimensionierung von Teilanlagen bzw. Anlageteilen ergeben. Nachgeschaltete Rechenprogramme ergeben den Materialbedarf, die bauwirtschaftlichen Aussagen und alle für die Produktionskollektive notwendigen technologischen Vorgaben. Darüber hinaus werden die Prozesse der Materialplanung und -bereitstellung, der absatzseitigen Bilanzierung, die Lohn- und Leistungsrechnung über den Rechner abgearbeitet. Durch die Einbeziehung zahlreicher Einflußfaktoren in die technischen Berechnungen, wie sie bei der automatengestützten Projektierung möglich sind, werden die Anlagen genauer bemessen und Überdimensionierungen vermieden, die bei einer traditionellen Projektierung in einer Größenordnung von 5–8 Prozent nicht auszuschließen sind. Auf diesen Fakt ist u. a. die im Jahr 1974 erzielte Stahleinsparung zurückzuführen. Die Energieeinsparungen bei der automatisierten Berechnung von Fernwärme- und Heizungsanlagen resultieren ebenfalls aus der Anlagendimensionierung sowie aus teilweise durchführbaren Optimierungen.

In dieser Form wird die automatengestützte Produktionsvorbereitung für den Wohnungsbau zum größten Teil angewendet. Im Jahre 1974 wurden diese modernen Methoden von etwa 40 Prozent aller Projektierungskapazitäten für das Gewerk Heizung genutzt. Das Kombinat Technische Gebäudeausrüstung ist bemüht, in Wahrnehmung seiner Leitfunktion, diesen Verfahrensweg auch auf Anlagen des Gesellschafts- und Industriebaus zu übertragen, da ähnliche Effekte wie im Wohnungsbau zu erreichen sind. Die Erschließung dieser Reserven muß aber auch Anliegen der Bau- und Montagekombinate bzw. der Industriebauprojektierung sein. Welche Effekte möglich sind, zeigen erste Berechnungen. Bei einer allseitigen Anwendung der durchgängigen automatengestützten Produktionsvorbereitung kann bis 1980 ein Kapazitätszuwachs in der Produktionsvorbereitung erreicht werden, der dem Leistungsvermögen von etwa 150 Arbeitskräften entspricht. Gleichzeitig wird eine jährliche Senkung des Bauaufwandes für Anlagen der Technischen Gebäudeausrüstung von etwa 14 Mio M erwartet. Die erreichbare Stahleinsparung wird auf 1300 t pro Jahr und die jährliche Energieeinsparung auf etwa 110 000 t Kohle geschätzt.

Eng verbunden mit der Verallgemeinerung der automatengestützten Produktionsvorbereitung steht die allseitige Anwendung des Katalogsystems der Technischen Gebäudeausrüstung. Die Kataloge ermöglichen eine Vereinheitlichung der technischen Anlagen. Durch Aufnahme komplett konstruierter Teilanlagen in das Katalogwerk wird zunächst die Arbeit der Projektanten und Technologen wesentlich vereinfacht. Zum anderen wird eine beträchtliche Sortimentseinschränkung an Zuliefermaterialien durchgesetzt. Diese Einschränkung ermöglicht nicht nur bei den Zulieferern erhebliche Intensivierungseffekte in der Produktion, sondern schafft auch die Voraussetzungen für die Verbesserung der Materialplanung und -bereitstellung in den Montagebetrieben und trägt damit zur Erhöhung der Kontinuität und der Verkürzung der Montageprozesse bei. Zugleich erfolgt diese Sortimentseinschränkung in Verbindung mit einer zielstrebigen Standardisierung unter dem Gesichtspunkt der Beseitigung materialintensiver Erzeugnisse bzw. der Vermeidung von Importen bestimmter Anlagenteile.

Der erweiterten Anwendung von Angebots- und Wiederverwendungsprojekten oder Systemlösungen kommt ebenfalls große Bedeutung zu. Wenn auch auf dem Gebiet der Technischen Gebäudeausrüstung die Verwendung wiederholfähiger Projektlösungen in entscheidendem Maße abhängig ist von dem Vorhandensein entsprechender bautechnischer Lösungen, so kann über eine gezielte Information und einen intensiven Erfahrungsaustausch die Anwendung solcher Projekte erheblich gesteigert werden. Unter Beachtung der Entwicklungstendenzen in der bautechnischen Projektierung, insbesondere im Rahmen der WBS 70 sowie der eingeleiteten Maßnahmen zur Durchsetzung der Spezialprojektierungstätigkeit im Bauwesen kann bis 1980 eine Produktivitätssteigerung in der Phase Produktionsvorbereitung von 8 bis 10 Prozent erreicht werden.

Ein weiterer Faktor der Intensivierung für die Produktionsvorbereitung der Technischen Gebäudeausrüstung ist der Einsatz industriell vorgefertigter Baugruppen. Die Einarbeitung dieser Erzeugnisse in die Projekte führt zu erheblichen Zeiteinsparungen in der Projektierung und Technologie. Die Entwicklung und Produktionseinführung dieser Baugruppen erfolgte unter dem Gesichtspunkt einer maximalen Bauzeitverkürzung durch Verlagerung der Montagearbeiten in die industrielle Vorfertigung. Durch die kompakte Bauweise der Stationen wird der Bauaufwand beträchtlich gesenkt. Die eingesetzte BMSR-Technik gewährleistet eine rationelle Energieanwendung und führt zu Energieeinsparungen bis zu 10 Prozent. Gleichzeitig werden die materialtechnischen Prozesse für die Montagebetriebe vereinfacht, da solche Baugruppen den Hauptteil langfristig zu bestellender Materialien beinhalten. Damit wird ein Beitrag zur Erhöhung der Kontinuität der Montagedurchführung geleistet.

Sozialistischer Wettbewerb im Projektierungskollektiv

Dipl.-Ing. Baumbach
VEB Wohnungsbaukombinat Rostock

Wie bekannt ist, hat das Wohnungsbaukombinat Rostock in den ersten Tagen des Jahres 1975 die Baubetriebe unserer Republik zum sozialistischen Wettbewerb aufgerufen. Diesem Aufruf ging eine Initiativbewegung in den Kollektiven des Kombinates voraus.

Im Betrieb 5 – Projektierung des Wohnungsbaukombinates – erarbeiteten die Kollektive Kaufmann und Baumbach ein gemeinsames Wettbewerbsprogramm, um mit ihm – wie verschiedene Kollektive der Baustelle – konkreter und effektiver die Planaufgaben des Jahres zu beeinflussen.

Einige Punkte dieses Programms sollen hier dargelegt werden. Unsere Kollektive sind Entwurfskollektive und beschäftigen sich mit der langfristigen städtebaulichen Vorbereitung von Wohngebieten, der langfristigen Vorbereitung und Rationalisierung der Haupterzeugnisse sowie der Lösung von Projektierungsaufgaben des laufenden Planes. Mit der weiteren Vorbereitung der Bauaufgaben für den Raum Lütten Klein sind die Wohngebiete Lichtenhagen, Schmarl und Groß Klein sowie die sinnvolle Komplettierung der Wohngebiete Lütten Klein, Evershagen und Lichtenhagen Hauptgegenstand unserer Arbeit. Hier geht es uns vor allem darum, die langfristige Vorbereitung entsprechend den staatlichen Normativen in hoher Qualität und in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit mit den Kollektiven der Ausführung und denen der staatlichen Institutionen zu sichern und damit unseren Beitrag zu leisten, das Tempo des Wohnungsbaues zu beschleunigen und solide Voraussetzungen für eine weitere Qualitätsverbesserung im komplexen Wohnungsbau zu schaffen.

In unser Wettbewerbsprogramm nahmen wir 6 Schwerpunkte auf:

- Erfüllung der Aufgaben des Planes Wissenschaft und Technik
- Erfüllung der Aufgaben des Intensivierungs- und Rationalisierungsprogramms innerhalb des Kombinates
- Wahrnehmung der Verantwortung der Kollektive bei der weiteren Erhöhung der Effektivität und der Materialökonomie
- Optimale Verbesserung der Haupterzeugnisse des Wohnungs- und Gesellschaftsbaus sowie der städtebaulichen Erschließung unserer Wohngebiete
- Die volle Ausnutzung und Wirksamkeit unseres gesellschaftlichen Arbeitsvermögens und nicht zuletzt
- Die Erfüllung der Aufgaben des Staatsplanes sowie des Gegenplanes.

Im Rahmen des Wettbewerbsprogramms ist jedem Kollektivmitglied eine konkrete Aufgabe gegeben, deren terminliche und qualitative Meßbarkeit gesichert ist.

Die ständige Diskussion im Kollektiv führt dazu, daß das Verantwortungsbewußtsein jedes einzelnen und die Gemeinschaftsarbeit aller an der Vorbereitung und Realisierung der Bauproduktion Beteiligten positiv beeinflußt wird.

Diese Art zu arbeiten und die Fortführung dieses bereits praktizierten Weges sind nach unserer Meinung die Grundlage für das Erreichen von wissenschaftlich-technischen und künstlerischen Höchstleistungen.

Unser erklärtes Ziel war es in der Vergangenheit und wird es auch künftig sein, diese Aufgaben mit einer höchstmöglichen volkswirtschaftlichen Effektivität zu lösen und die vorgegebenen staatlichen Normative einzuhalten.

Dabei sind wir der Meinung, daß normativgerechtes Bauen nicht heißt, schlecht bauen, sondern daß es heißt, mit den vorhandenen Mitteln ein Optimum an Gestaltung, Technologie und Ökonomie zu erreichen.

Die weitere Erhöhung der Gebrauchswerteigenschaft unserer Haupterzeugnisse sowie die kontinuierliche Erhöhung der städtebaulichen Qualität unserer Wohngebiete nehmen neben allen Betrachtungen zur Materialökonomie, Rationalisierung und Intensivierung gleichen Rang ein. Wir sind der Meinung, eine sinnvolle Verbindung aller Anforderungen zu ermöglichen.

Anliegen unseres Wettbewerbsprogramms ist es, mit vorhandenen WV-Projekten, Werkstandards bzw. Bauteillösungen die Anforderungen des komplexen Wohnungsbaus zu erfüllen.

So entwickelten wir auf der Grundlage des Elementesortimentes der WBS 70, Anpassung Rostock, Internatskomplexe, Appartementhäuser für ältere Bürger, Feierabendheime, Lehrerbildungsinstitute und andere. So bereichern z. B. die aus dem Sortiment des Wohnungsbaues errichteten gesellschaftlichen Eckeinrichtungen in enger Verbindung zum Wohnungsbau die Wohngebiete und sind als Jugendclub, Café oder kleines Restaurant Treffpunkt der Bürger geworden.

Zur Leistungssteigerung in der Projektierung

Dr.-Ing. Mann
Institut für Projektierung und Standardisierung
Bauakademie der DDR

Zur weiteren Qualitätserhöhung und zur Leistungssteigerung der Projektierung erwarten unsere Baukombinate von der Bauakademie der DDR effektive Forschungs- und Entwicklungsergebnisse, die die Lösung ihrer komplizierten Aufgaben wirksam unterstützen. Zum anderen erwarten aber auch die Kombinate von der Bauakademie der DDR, daß sie sich in verstärktem Maße für die Leitung und Koordinierung dieses Prozesses verantwortlich fühlt.

Diesen Forderungen der Praxis Rechnung tragend, wurde zu Beginn dieses Jahres unser Institut für Projektierung und Standardisierung gebildet. Dem Institut wurde die Verantwortung für die Schaffung der Voraussetzungen zur weiteren Durchsetzung einer einheitlichen wissenschaftlich-technischen Politik in der Projektierung und für die Leitung, Planung und Koordinierung der Forschung auf diesem Gebiet übertragen.

Diese Verantwortung will unser Kollektiv in enger Zusammenarbeit mit den Baukombinaten bewußt und zielstrebig wahrnehmen.

Dazu wollen wir vor allem durch gezielte Auswahl von Bestlösungen und durch Sicherung ihrer Verallgemeinerung dazu beitragen, den Wiederverwendungsgrad effektiver, materialsparender Projektlösungen zu erhöhen.

Mit der Entwicklung und Schaffung des Katalogwerkes Bauwesen sollen den Projektanten einheitliche Arbeitsmittel zur Intensivierung ihrer Arbeit zur Verfügung gestellt werden. In enger Zusammenarbeit zwischen unserem Katalogzentrum und den erzeugnisverantwortlichen Kombinaten wurden in den letzten Monaten große Anstrengungen unternommen, die Kataloge möglichst schnell den Projektierungsbetrieben zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig arbeiten wir mit dem Ministerium für Bauwesen und den Kombinaten am Aufbau eines einheitlichen Dokumentations-, Informations- und Beratungsdienstes zur Verbesserung der Informationsversorgung.

Damit soll die Arbeit unserer Projektanten besonders in den frühen Phasen der Investitionsvorbereitung erleichtert werden.

Einen wichtigen Anteil unserer Forschungsarbeit nimmt die Rationalisierung der Projektierungsprozesse und des Einsatzes technischer Projektierungsmittel ein.

Besonders bezieht sich das auf den Einsatz der EDV, vor allem der betriebsnahen Kleinrechentechnik und der Foto-, Mikrofilm- und Vervielfältigungstechnik.

Im Jahr 1975 nehmen die Arbeiten zur Lösung dieser Aufgaben einen besonderen Rang ein.

Um eine Verbesserung der Ausstattung der Projektierungsbetriebe schrittweise realisieren zu können, haben wir mit großer Unterstützung aller Projektierungseinrichtungen im Jahre 1974 eine Analyse der vorhandenen Grund- und Arbeitsmittel abgeschlossen.

Darauf aufbauend wird gegenwärtig ein Stufenprogramm für die schrittweise Verbesserung der Ausstattung der Projektierungsbetriebe für den Zeitraum 1976–1980 erarbeitet.

Wir bemühen uns dabei, mit Unterstützung des Ministeriums für Bauwesen, die Liefermöglichkeiten mit den entsprechenden Produzenten abzustimmen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit umfaßt die Leitung, Planung und Koordinierung der Datenverarbeitungsprojektierung. Durch die verbesserte Koordinierung ist es in den letzten Jahren gemeinsam mit den Kombinaten und Bezirksbauämtern gelungen, durch Vermeidung von Doppelarbeiten beträchtliche Forschungsmittel einzusparen.

Verantwortungsbewußtsein und qualifizierte Leistung – Grundlagen für hohe Effektivität

Rolf Kühnert, Stellvertretender Leiter
der Abteilung Bauwesen des ZK der SED

Der heutige Erfahrungsaustausch über Fragen der bautechnischen Projektierung hat eine außerordentlich große Bedeutung. Sie leitet sich von der Tatsache ab, daß den Architekten, den Ingenieuren und Ökonomen in den Projektierungsbetrieben ein bedeutender Teil unseres Nationaleinkommens anvertraut ist. Sie bestimmen maßgeblich mit, mit welcher Effektivität wir unsere Akkumulationsmittel als Investitionen einsetzen.

Diese Frage ist heute aktueller denn je. Die 13. Tagung des Zentralkomitees hat offen dargelegt, welche zusätzlichen Erfordernisse für unsere Volkswirtschaft aus der Verknappung und Verteuerung von Roh- und Brennstoffen aufgetreten sind. Sie

hat mit der Orientierung auf die Vertiefung der Intensivierung und die Erhöhung der Effektivität unserer Volkswirtschaft zugleich den Weg gewiesen, um trotz vieler zusätzlicher Belastungen auch weiterhin ein hohes Entwicklungstempo unserer Volkswirtschaft und die damit verbundene Aufrechterhaltung und Erhöhung des Lebensstandards, also die Fortführung des sozialpolitischen Programms unserer Partei zu sichern.

Das erfordert sehr große Anstrengungen in allen Teilen unserer Wirtschaft, dabei aber eine ganz besonders zielgerichtete Arbeit in den Bereichen, die gewissermaßen für die ganze Volkswirtschaft den Aufwand einsteuern, also in Wissenschaft und Technik und nicht zuletzt in der Projektierung als entscheidendes Bindeglied, als Nahtstelle zwischen Wissenschaft und Produktion.

Die 13. Tagung hat unmißverständlich bekräftigt, daß wir fest entschlossen sind, das von der 10. Tagung des ZK als Kernstück des sozialpolitischen Programms beschlossene Wohnungsbauprogramm ohne Abstriche und in hoher Qualität weiterzuführen. Das ist wiederum eine Aufgabe, die nur zu lösen ist, wenn wir an breiter Front in umfassender Art und Weise weitere Reserven erschließen, um die benötigten Gebrauchswerte mit geringerem spezifischem Aufwand herzustellen. Diese großen und schwierigen Probleme zu meistern erfordert in erster Linie, sich geistig darauf einzustellen und ausgehend von einer klaren ideologischen Position bisher übliche Arbeitsmethoden und Verhaltensweisen einer kritischen Wertung zu unterziehen, sich über die neuen Maßstäbe klarzuwerden.

Wir alle wissen sehr gut, daß die volkswirtschaftlichen Anforderungen an die Arbeit der Projektanten außerordentlich vielfältig und differenziert sind.

Dazu gehören Projekte für einzelne Gebäude und ganze Ensembles von ausgezeichneter funktioneller und architektonischer Qualität – also Forderungen, deren Erfüllung mit Zahlen und Kennziffern nicht so einfach zu messen ist.

Dazu gehört die Forderung, die geplanten Bauaufgaben mit geringstem Investitionsaufwand durchzuführen, sie aber zugleich so zu gestalten, daß sie dauerbeständig sind und ihre Bewirtschaftung nur geringen Aufwand – so z. B. an Energie – erfordert.

Dazu gehört die Forderung, Projekte auszuarbeiten, nach denen die Bauarbeiter rationell arbeiten können, denen eine klug überlegte Technologie zugrunde liegt und die durch Aufgliederung der Arbeiten und des Aufwandes nach dem technologischen Prozeß dazu beitragen, die Durchsetzung der Slobin-Methode zu fördern.

Und schließlich darf auch das Projekt selbst nicht allzuviel kosten, und für alles, was gebaut werden soll, muß das Projekt rechtzeitig fertig sein.

Das ist also allein schon von diesen Hauptgesichtspunkten her ein ganzer Katalog von Forderungen, die durchaus nicht immer in eine Richtung laufen. Nicht alles, was billig ist, ist schön, und nicht alles, was schön ist, ist zweckmäßig, und nicht alles, was sich mit hoher Produktivität bauen läßt, ist ökonomisch.

Sie alle haben sich sicherlich schon oft in heißen Diskussionen mit dieser Problematik beschäftigt. Eines dürfte dabei außer Zweifel stehen: Diese sowohl einzeln als auch in ihrer Gesamtheit völlig legitimen Anforderungen an die Arbeit der Projektanten lassen sich weder hineinkontrollieren noch hineinreglementieren, geschweige denn hineinhebeln mit irgendwelchen noch so klug ausgedachten Hebelchen. Sie sind nur zu erfüllen, sie sind nur auf ein Optimum zu bringen auf dem Wege der Entwicklung einer hohen Eigenverantwortung der Projektanten, auf dem Wege der Erziehung und Selbsterziehung der Projektanten zu einer wahrhaft staatsbürgerlichen Haltung gegenüber den Aufgaben, die die Gesellschaft ihnen stellt.

Nach unserer Auffassung besteht jetzt die erste und vornehmste Aufgabe der Leiter, der Parteiorganisationen, der gesellschaftlichen Organisationen in den Projektierungsbetrieben darin, dieser Bewegung im sozialistischen Wettbewerb noch mehr Breite und Nachdruck zu verleihen. Dazu gehört vor allem, den Projektanten zu helfen, zu einer ganz prinzipiellen Haltung gegenüber ihren Aufgaben zu gelangen, ihre Überzeugung zu festigen, daß sie Sachwalter von Volksvermögen sind, daß von ihrer verantwortungsbewußten Arbeit entscheidend die Effektivität der Investitionen und damit das gesamte Wirtschaftswachstum unserer Volkswirtschaft mitbestimmt wird, daß sie durch ihr Wirken in erheblichem Maße Wohlstand und materielle Kultur unseres Volkes prägen. Wir stellen dabei auch von vornherein in Rechnung, daß eine solche Haltung Probleme aufwirft, die ein hohes Wissen erfordern – weit über enges Fachwissen hinaus – und oftmals auch die Fähigkeit verlangt, klug abzuwägen. Manchmal wird eine solche Haltung auch den Mut erfordern, die als optimal im volkswirtschaftlichen Sinne erkannte Lösung standhaft gegenüber Sonderinteressen zu vertreten.

Die zweite und damit eng verbundene Aufgabe sehen wir in der Qualifizierung der Leitung der Projektierung im Bauwesen, in der Erhöhung seiner Organisiertheit und seiner wissenschaftlichen Durchdringung. Die heutige Beratung zeigte, daß wir auf diesem Gebiet trotz unverkennbarer und anzuerkennender Fortschritte noch immer einen erheblichen Nachholebedarf haben. Natürlich ist es gut, daß die Genossen des Ministeriums für Bauwesen sich intensiver den Problemen der Projektierung widmen – wovon beispielsweise dieser Erfahrungsaustausch zeugt. Auch die neue Profilierung des entsprechenden Institutes der Bauakademie wird sicherlich dazu beitragen, größere Fortschritte auf diesem wichtigen Gebiet zu erzielen. Dennoch ist in den Diskussionsbeiträgen deutlich geworden, welch bedeutende volkswirtschaftliche Reserven es durch straffere Leitung und intensivere wissenschaftliche Arbeit auf dem Gebiet der Projektierung noch zu erschließen gilt. Man könnte scherzhaft sagen: Die Projektanten, die jetzt mit ihren Baukombinaten verheiratet sind, sie brauchen eben doch auch in der Zentrale Vater und Mutter, die ihre Probleme gut kennen und die die gemeinsam und nur koordiniert zu lösenden Aufgaben fest in die Hand nehmen. –

Wenn wir sehen, welche wertvollen Initiativen sich in vielen Projektierungsbetrieben entwickeln, so drängt sich doch geradezu der Schluß auf, um wieviel größer die Fortschritte bei einer noch zielgerichteteren Verallgemeinerung der besten Erfahrungen sein könnten. Diese Möglichkeiten, die nur unsere sozialistische Planwirtschaft bietet, gilt es noch entschlossener zu nutzen. Wir haben uns doch alle – so wie dies im Beschluß des Politbüros zur Erhöhung der Effektivität der Bauforschung formuliert wurde – zu einer einheitlichen wissenschaftlich-technischen Politik im Bauwesen bekannt. Es wird aber bei der Verwirklichung dieser als richtig erkannten Linie auch deutlich, welche Probleme es dabei gibt. Selbst bei Elementen aus Typenserien mit gleicher Bezeichnung ist oftmals die Austauschbarkeit über Bezirksgrenzen hinweg nicht möglich. Solche Fragen sind in vielen Fällen auch gar nicht von heute auf morgen zu lösen. Aber erreicht werden muß, daß jeder Schritt auf wissenschaftlich-technischem Gebiet zur angestrebten, im volkswirtschaftlichen Sinne liegenden Einheitlichkeit führt.

Einen breiten Raum nahmen auf der heutigen Beratung die Fragen der Rationalisierung der Projektierungsprozesse ein. Die dabei vermittelten Ergebnisse bis hin zur durchgängigen Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung können ohne Übertreibung als sehr wertvoll eingeschätzt werden. Sie umfassender anzuwenden und vor allem noch besser mit der Typenprojektierung, der organisierten Wiederverwendungsprojektierung, der Projektierung von Baugruppen und der Standardisierung zu verbinden ist der Hauptweg, um sehr bald mit den Problemen der Projektierungsbilanz fertig zu werden. Sicher sind auch Maßnahmen zum Ausbau der personellen Kapazität der Projektierungsbetriebe an einigen Stellen unumgänglich. Man muß aber ganz eindringlich davor warnen, das Problem der unzureichenden Projektierungskapazität in erster Linie durch extensive Erweiterung – so wie dies in den letzten Jahren vorrangig erfolgt ist – aus der Welt schaffen zu wollen.

Ohne die Erhöhung der Effektivität des gesamten Projektierungswesens der DDR durch straffe wissenschaftliche Leitung unter Ausnutzung aller Vorzüge des sozialistischen Wirtschaftens lassen sich die Fragen der Erhöhung der Qualität der Projekte, der Rationalisierung der Projektierungsprozesse und der rechtzeitigen Bereitstellung der Projekte für die Bauarbeiter nicht lösen.

Wir schätzen die Initiativen hoch ein, die von der Bauakademie der DDR, vom Bund der Architekten und von der Kammer der Technik zur Übertragung der besten Erfahrungen unternommen wurden. Diese Arbeit gilt es zielstrebig weiterzuführen, wobei immer mehr von Zufälligkeit zu organisierten Aktionen übergegangen werden muß.

Die Projektierung ist das entscheidende Bindeglied zwischen den neuesten wissenschaftlich-technischen Erkenntnissen und der Praxis. Genosse Erich Honecker unterstrich auf der 13. Tagung mit Nachdruck, daß Wissenschaft und Technik noch stärker zum Hauptbestandteil des Volkswirtschaftsplanes werden müssen und daß Forschung und Entwicklung über das Projekt die Materialökonomie in die Produktion hineintragen müssen. Wir unterstützen deshalb hier die geäußerten Vorschläge für eine immer engere Zusammenarbeit und Verbindung zwischen Forschung, Projektierung und Technologie, wir unterstützen aber auch die im Beitrag des Genossen Bechstein getroffene Forderung, daß die Institute der Bauakademie durch eine noch zielstrebigere Grundlagenarbeit unserer Projektanten bei der Erzeugnisentwicklung eine Orientierung auf lange Sicht geben müssen.

Mit der Eingliederung der Projektierungsbetriebe in die Baukombinate sind doch neue Bedingungen entstanden. Dabei stehen die Vorteile der unmittelbaren Kombination bzw. Verschmelzung von Forschung, Entwicklung, Projektierung und technologischer Vorbereitung mit der Bauausführung außer Zweifel. Aber auch unter diesen Bedingungen können keinerlei Abstriche geduldet werden, wenn es darum geht, der Typisierung als wichtiger Grundlage einer einheitlichen wissenschaftlich-technischen Politik für die Erzeugnisgruppen und für das gesamte Bauwesen zum Durchbruch zu verhelfen. Das erfordert auch die Korrektur solcher hin und wieder anzutreffenden schematischen Vorstellungen, wie sie in dem Slogan „Wer baut, projektiert" zum Ausdruck kommen. Das ist entschieden zu einfach. Natürlich ist der, der baut, daran interessiert, daß er ein ordentliches Projekt bekommt. Aber daß ordentliche Projekte entstehen, das ist eine Frage, die im Maßstab der Republik und in zunehmendem Maße mit der Verwirklichung der sozialistischen ökonomischen Integration sogar über die Grenzen unserer Republik hinaus organisiert werden muß, so wie dies in den Beschlüssen zur Erhöhung der Effektivität der Bauforschung hinsichtlich der Erzeugnis- und Verfahrensverantwortung im arbeitsteiligen Prozeß festgelegt ist. Hierbei schnellere Fortschritte zu erreichen, erfordert sowohl eine straffere zentrale Leitung als auch die aktive Mitarbeit aller Projektanten in den Betrieben und Kombinaten des Bauwesens der DDR.

Sparsame Energieanwendung bereits im Projekt berücksichtigen

Dipl.-Ing. Kittel

Zentrale Energieinspektion des Ministeriums für Kohle und Energie

Die rationelle Energieanwendung besitzt im Rahmen der Materialökonomie eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung.

Etwa 40 Prozent der Gebrauchsenergie in unserer Republik werden durch 2 Prozesse beansprucht. für deren Effektivität sie in der Projektierungsphase die entscheidenden Grundlagen legen. Es handelt sich um die Beleuchtung sowie um die Raumheizung.

Beleuchtung

Mit dem seit April 1974 verbindlichen DDR-Standard TGL 200–0617 „Beleuchtung mit künstlichem Licht" wurden Grundlagen geschaffen, um bei gleichzeitiger Berücksichtigung arbeitshygienischer Anforderungen eine Reduzierung des spezifischen Beleuchtungsaufwandes und damit eine Einsparung an Elektroenergie von durchschnittlich 23 Prozent und an Investitionen von durchschnittlich 24 Prozent zu ermöglichen. Gegenüber der bis April 1974 verbindlichen TGL ergeben sich Einsparungsmöglichkeiten von 242 Mio kWh/a und 122 Mio Mark/a Investkosten.

Unsere Kontrollen zeigen, daß die Möglichkeiten zur rationellen Energieanwendung in vielen Fällen aus Gründen fehlender fachspezifischer Kenntnisse in der Projektierungsphase nicht ausreichend genutzt werden.

Wir begrüßen es, daß außer den Projektierungsvorschriften Möglichkeiten des Einsatzes der EDVA bei der Projektierung von Beleuchtungsanlagen durch Entwicklung von Rechenprogrammen geschaffen wurden, die nach erfolgreicher Erprobung ab 1976 beim Kombinat Starkstrom-Anlagenbau Leipzig-Halle mitgenutzt werden können.

Raumheizung

Bei der Verbesserung der Wärmedämmung und der Regelung der Wärmezufuhr bei Wohn- und Gesellschaftsbauten wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß im zentralbeheizten Wohnungsbau Außenwandkonstruktionen mit höherer Wärmedämmung zum Einsatz kommen, die automatische Regelung der Wärmezufuhr in Abhängigkeit von der Außentemperatur eingebaut und die örtliche Absperrbarkeit der Heizkörper in den Wohnungen gewährleistet wird.

Mit den bisher erreichten Produktionsergebnissen wurde jedoch der Beschluß des Ministerrates vom 8. 3. 1972 nicht voll eingehalten. Durch Beschluß des Ministerrates vom 30. 1. 1975 ist festgelegt, die Nachrüstung der örtlichen Absperrbarkeit der Heizkörper bis 1977 abzuschließen.

Der Ministerratsbeschluß über die materiell-technische Sicherung zur Errichtung von 500 000 Wohnungen bis 1975 entsprechend den Beschlüssen des VIII. Parteitages der SED vom 8. 3. 1972 stellt die Aufgabe, den durchschnittlichen Wärmebedarf je Wohnungseinheit auf 4500 kcal/h im Wohnungsneubau zu senken, vor allem durch TGL-gerechte Ausführung der Außenwände einschließlich der Fenster, durch Anwendung wärmewirtschaftlich günstiger Projektlösungen sowie Erhöhung des Wärmedämmwertes der Außenwände.

Gegenüber dem in den vergangenen Jahren üblichen Zustand wird der Wärmebedarf je neu errichteter Wohnungseinheit damit um rund 30 bis 35 Prozent gesenkt.

Die gegenwärtig vorliegende Übersicht zeigt, daß dieser Wert im Durchschnitt der gebauten Wohnungen bis 1975 erreicht wird.

Nach den für die WBS 70 bei den Energiekombinaten vorliegenden Wärmebedarfsanmeldungen ist jedoch erkennbar, daß für den Wohnungsneubau größer als 6 Geschosse die durch Ministerratsbeschluß vorgegebene Zielstellung nicht eingehalten wird. In den Bezirken Rostock, Schwerin, Neubrandenburg, Leipzig, Magdeburg und Dresden werden beim 11geschossigen Wohnungsbau im Rahmen der WBS 70 Wärmebedarfswerte von 5200 bis 5700 kcal/WE und Stunde eintreten. Im Bezirk Schwerin

kommt an 2 Standorten ein Gebäudetyp zur Anwendung, der im Tunnelschalverfahren errichtet wird. Sein Wärmebedarf beträgt je nach Anzahl der Geschosse 6900···7400 kcal/WE/h.
Damit steht die Forderung an das Bauwesen, insbesondere an die Projektanten, entsprechend den staatlichen Zielstellungen nach 1975 durch weitere Verbesserung der Wärmedämmung den bis 1975 geltenden Mittelwert von 4500 kcal/WE und Stunde im DDR-Durchschnitt zu unterbieten und Maßnahmen zur Absenkung bis auf 4000 kcal/WE und Stunde bis zum Ende des nächsten Planfahrfünfts zu erreichen.
Zur Durchsetzung einer höheren Effektivität der Raumheizung in der Industrie wurde durch das Bauwesen in den vergangenen Jahren der Wärmeschutz der Umhüllungskonstruktionen verbessert durch Anwendung von Gassilikatbeton für Außenwände, Anwendung hochwertiger Dämmstoffe (u. a. auf der Basis von Plastschäumen), Anwendung von Doppelverglasungen und Optimierung des Fensterflächenanteils.
Trotzdem vollzieht sich die Rationalisierung auf diesem Gebiet nur schleppend. Gegenwärtig werden noch etwa 80 Prozent der Hallen und Gebäude ungeregelt beheizt. Damit wird ein um 20 bis 25 Prozent höherer Wärmeverbrauch verursacht. Das entspricht einer Größenordnung von etwa 4 Millionen t Rohbraunkohle pro Jahr. Nach unserer Auffassung ist die technisch und ökonomisch angemessene Ausstattung neuer Heizungssysteme mit Steuerungs- und Regelungseinrichtungen als Bestandteil des Projekts durchzusetzen.

Rationelle Tiefbauprojektierung

Dr.-Ing. Weiss, VEB Kombinat Tiefbau Berlin

Es besteht die Notwendigkeit, die Tiefbaukapazität bis 1980 auf etwa das Doppelte zu erhöhen. Bei allen Problembetrachtungen zur Intensivierung der Projektierungsprozesse muß daher die enge sozialistische Gemeinschaftsarbeit zwischen Projektanten und Bauausführungskollektiven vordergründig sein.
Die Schwerpunkte der Intensivierung in der Tiefbauprojektierung sind:
■ Rationalisierung der Leitungs-, Planungs- und Organisationsprozesse der Projektierung unter Einbeziehung aller Kollektive einschließlich aller Problemkreise zur Schaffung rationeller Arbeitsbedingungen, Ausstattung, Gerätetechnik und die
■ zielgerichtete Führung des sozialistischen Wettbewerbs unter Anwendung konkreter Meßwerte und Leistungskriterien.
■ Ein weiterer Schwerpunkt ist die Katalogisierung und die Standardisierung der Erzeugnisse und Verfahren.
Es ist dies eine unabdingbare Voraussetzung für die weitere Industrialisierung der Bauproduktion auch im Tiefbau und die damit verbundene Vorbereitung mit dem Ziel der Takt- und Fließfertigung.
Gleichermaßen erreichen wir mit der Katalogisierung erhebliche Rationalisierungseffekte in der Projektierung, wenn sie konsequent auf Bauwerksteile ausgelegt ist, die unmittelbar wiederverwendungsfähig sind.
■ Nicht zuletzt ist die weitere Durchsetzung der EDV ein wichtiger Bestandteil der Intensivierung der Projektierungsprozesse.
Die automatengestützte Projektierung soll hier am Beispiel des „Programmsystems Entwässerung" näher erläutert werden.
Das Programmsystem wurde seit dem Jahre 1972 insgesamt 45mal angewendet, und zwar bei Komplexen mit insgesamt rund 18 000 WE.
Es wird eingeschätzt, daß bei Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für die Breitenanwendung in der gesamten Republik im Jahre 1980 etwa der 8fache Einsatz möglich ist. Das bedeutet, daß allein aus der Anwendung dieses Programmkomplexes im Jahre 1980 etwa 40 bis 50 Arbeitskräfte in der Projektierung weniger benötigt würden, als es nach den Hochrechnungen auf der Basis des IST-Zustandes erforderlich wäre.
Durch die Teiloptimierung bezüglich minimaler Einbautiefe und entsprechender Rohrbemessung mit Hilfe des Programmsystems wurden im Vergleich zu einigen aus Zeit- und Kapazitätsmangel traditionell ohne Variantenuntersuchung projektierten Wohngebieten folgende Effekte festgestellt.
Arbeitszeiteinsparung
in der Projektierung 0,65 h/WE
Kosteneinsparung
in der Projektierung 9,70 M/WE
Investitionseinsparung
volkswirtschaftlich 790,0 M/WE
Selbst wenn es sich bei den Vergleichsobjekten nicht um ideal repräsentative Querschnittsvorhaben handelte, kann eingeschätzt werden, daß durch die bisherige Anwendung der drei genannten Programmsysteme insgesamt rund
50 000 Projektierungsstunden
und ungefähr 50 Mio Mark Investitionsmittel eingespart werden konnten.

Leistungssteigerung durch verstärkte Intensivierung der Projektierung

Aus dem Schlußwort des Stellvertreters des Ministers für Bauwesen, Gerhard Poser

Die Bauschaffenden unserer Republik bereiten sich in diesen Tagen gründlich auf die 6. Baukonferenz des ZK der SED und des Ministerrates der DDR vor. Gerade dabei müssen wir immer wieder davon ausgehen, daß die 13. Tagung an die Intensivierung der Volkswirtschaft neue Anforderungen gestellt hat, und damit für die im Bauwesen zu lösenden Aufgaben neue Maßstäbe gesetzt werden.

Für unsere Projektanten bedeutet die Zielstellung „mehr, besser und effektiver bauen" insbesondere:

■ den wissenschaftlich-technischen Fortschritt im Bauwesen über das Projekt zu beschleunigen, für eine schnelle Überleitung der Ergebnisse aus Forschung und Entwicklung Sorge zu tragen

■ eine hohe Materialökonomie durch Senkung des spezifischen Material- und Energieeinsatzes zu realisieren, einheimische Rohstoffe zur Anwendung vorzusehen und über das Projekt die Materialökonomie in die Produktion hineinzutragen

■ die Erhöhung der Effektivität unserer Investitionen durch sparsamste Verwendung der finanziellen und materiellen Mittel sowohl in den Phasen der Realisierung als auch bei der Nutzung und Unterhaltung stets im volkswirtschaftlichen Sinne zu sichern

■ die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen unbedingt zu beachten und in das Projekt einzuarbeiten und

■ die Durchsetzung eines rationellen Bauens, die Verkürzung der Bauzeiten und eine gute Qualität unserer Bauwerke über das Projekt zu beeinflussen und zur Realisierung entscheidend beizutragen ...

Fortschritte in der planmäßigen Arbeit der Projektierung gibt es auf dem Gebiet der längerfristigen Planung. Beim komplexen Wohnungsbau sind die für den Zeitraum 1976 bis 1980 durch die in den Räten der Bezirke beschlossenen Programme zur Vorbereitung und Durchführung des Wohnungsbaus von großer Bedeutung für die Kontinuität des Bauens. Auch die aufgenommene Bilanzierungsarbeit für Projektierungsleistungen dient dem Ziel der Verbesserung der Planung und Entwicklung der Projektierungskapazitäten.

Wir sind uns aber auch darüber im klaren, daß besonders auf dem Gebiet der längerfristigen Planung sowie der qualitätsgerechten Vorlaufleistungen durch die Verantwortlichen für die frühen Phasen der Investitionsvorbereitung noch unzureichende Arbeit geleistet wird. Dadurch werden gegenwärtig noch etwa 20 bis 25 Prozent der Projektierungskapazitäten benötigt, um Unterlagen der Auftraggeber zu vervollständigen oder bereits weitgehend fertiggestellte Projekte nachträglich zu verändern. Die neue Investitionsgesetzgebung wird auch zur Veränderung dieses Zustandes beitragen.

Unsere Analysen zeigen, daß sich das Projektierungsaufkommen im Bereich des Ministeriums für Bauwesen von rund 400 Millionen Mark im Jahr 1971 auf 591,3 Millionen Mark im Jahr 1975 (staatliche Auflage) entwickelt hat. Das sind 148 Prozent. Wir stellen aber auch fest, daß diese Leistungssteigerung in der Projektierung im Durchschnitt in den Jahren 1971 bis 1974 sich aus 84 Prozent durch Zuführung von Arbeitskräften und nur aus 16 Prozent durch Intensivierung (also durch Steigerung der Arbeitsproduktivität) zusammensetzt ...

Mit der Rationalisierungskonzeption des Bauwesens für den Zeitraum 1976 bis 1980 werden wichtige Schwerpunkte einer einheitlich wissenschaftlich-technischen Politik im Bauwesen festgelegt.

So gilt es, den bewährten Weg der Industrialisierung des Bauwesens mit leichten, materialsparenden Konstruktionen und effektiven Technologien mit größerer Konsequenz fortzusetzen. Dabei ist der Anteil standardisierter, vorgefertigter, hochkomplettierter und austauschbarer Bauelemente und Bauteile weiter zu erhöhen.

Arbeitsaufwendige Baustellenprozesse sind zunehmend in die Vorfertigung durch stationäre Werke zu verlagern, das gilt besonders für den Tief- und Ausbau sowie für die Reparatur und Modernisierung. Unsere Baustellen müssen immer mehr zu hochmechanisierten Montageplätzen werden. Das ist eine wichtige inhaltliche Zielsetzung für die Qualität der Projekte und damit der Arbeit unserer Projektanten ...

Die beachtlichen Einsparungen an Investitionsmitteln durch die breitenwirksame Anwendung der Programme für Be- und Entwässerung in der Tiefbauprojektierung, die bedeutenden Effekte aus der Rationalisierung der TGA-Projektierung, die hervorragenden Wettbewerbsinitiativen im WBK Rostock, die konstruktiven Ideen zur Verbesserung der Planung, Leitung und Organisation der Projektierung, die Ergebnisse der Rationalisierung der Projektierungsprozesse, zur weiteren Spezialisierung, zur verstärkten Nutzung wiederverwendungsfähiger Projekte und Projektteile, wie heute hier dargelegt wurde, stehen als Beweis dafür.

Sie machen deutlich, daß reale Voraussetzungen vorhanden sind, die Lücke zwischen Bauaufkommen und Projektierungskapazität in den nächsten Jahren zu schließen.

Wenn wir der erforderlichen Leistungssteigerung in der Projektierung, die in den nächsten Jahren ständig steigenden Anforderungen an die Bau- und Montageproduktion zugrunde legen, so bedeutet das, für die Projektierung eine durchschnittliche Leistungssteigerung bis 1980 gegenüber dem gegenwärtigen Stand auf 150 bis 155 Prozent zu erreichen.

Der Prozeß der Leistungsentwicklung in der Projektierung, insbesondere die konsequente, breitenwirksame Umsetzung erprobter Methoden, wissenschaftlich-technischer Ergebnisse und progressiver Formen des sozialistischen Wettbewerbs, aber auch das arbeitsteilige Zusammenwirken bei der weiteren Entwicklung von Erzeugnissen und Verfahren sowie ihrer rationellen Projektierung erfordern eine straffere zentrale Leitung. Grundlage für diese Entwicklung bildet die vom Ministerium für Bauwesen bestätigte „Konzeption zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Effektivität der Projektierung im Bauwesen bis 1980".

Welche Schwerpunkte sind in den nächsten Jahren in den Mittelpunkt der Intensivierung der Projektierung zu stellen?

1. Unsere Projektanten müssen alle Möglichkeiten ausschöpfen, um eine konsequente Erhöhung der Anwendung und Wirksamkeit wiederverwendungsfähiger Projekte oder Projektteile für Gebäude und bauliche Anlagen durchzusetzen. Dazu gehören die verstärkte Ausarbeitung und breitere verbindliche Anwendung von materiell gesicherten Angebots- und Wiederverwendungsprojekten.

Wichtig ist dabei, die erzeugnisbezogene Dokumentation, Ordnung und Bereitstellung von Informationen über Projekte einschließlich eines entsprechenden Beratungsdienstes so zu organisieren, daß es je Erzeugnis eine Einrichtung gibt, die eine erschöpfende und aktuelle Auskunft über die auf dem Spezialgebiet vorliegenden Projekte geben kann und daß dadurch der gesamte Prozeß der Informationsrecherche überschaubar wird.

Durch das Ministerium für Bauwesen werden in Zusammenarbeit mit der Bauakademie gegenwärtig hierzu zentrale Regelungen erarbeitet, mit den Kombinaten und Bezirken abgestimmt und durch den Minister verbindlich verfügt.

2. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt besteht in der Rationalisierung der Arbeitsprozesse in der Projektierung selbst. Hier muß es vor allem darum gehen, zielgerichtet und planmäßig die umfassende Anwendung solcher rationeller technischer Mittel und Verfahren, wie z. B. die Fototechnik, die Mikrofilmtechnik, modernste Vervielfältigungs- und Reprotechnik in der Projektierungsphase generell durchzusetzen.

Aber es gibt noch zahlreiche Beispiele, wo vorhandene Technik nicht voll ausgelastet wird. Es geht aber auch um den verstärkten Einsatz der EDV, wie die breiteste Nutzung der Kleinrechentechnik, die gezielte Ausarbeitung und einheitliche Nutzung von Programmen, Programmpaketen und dort, wo es sinnvoll ist, von technologischen Linien der automatisierten Projektierung mit Hilfe von großen Anlagen der EDV. An erster Stelle muß jedoch die maximale Auslastung bereits vorhandener technischer Mittel stehen, dazu gehört auch die mehrschichtige Auslastung.

3. Wesentliche Reserven sind durch die Rationalisierung der Leitung, Planung und Organisation der Projektierung zu erschließen.

Dabei kommt es besonders auf die Erhöhung der Qualität der Planung und Bilanzierung der Projektierung, beginnend bei der Vorbereitung – besonders in den frühen Phasen –, bis hin zu den innerbetrieblichen Prozessen an.

In Auswertung des heutigen Erfahrungsaustausches sowie zur Vermittlung der Kenntnisse über neue Arbeitsmethoden und -verfahren an die Kollektive in der Projektierung ist in den Bezirken und Baukombinaten, besonders in den Projektierungsbetrieben, die Diskussion weiterzuführen, Maßnahmen zu beraten, wie die vorhandenen guten Erfahrungen und Ergebnisse der einzelnen Betriebe auch in anderen Betrieben planwirksam gemacht werden können.

Die Verwirklichung der zentralen Losung der 6. Baukonferenz „Durch Vertiefung der Intensivierung und Entwicklung der Masseninitiative mehr, besser und effektiver bauen", gilt vorbehaltlos für uns Projektanten und muß zum entscheidenden Kriterium für den Leistungsfortschritt und seine Bewertung werden.

Symposium „Komplexe Gestalung von Wohngebieten"

Am 7. Januar 1975 wurde in Dresden auf Anregung der Bezirksleitung der SED durch den Rat des Bezirkes, die Bezirksgruppe des BdA/DDR und die Bezirksgruppe des Verbandes Bildender Künstler das Symposium „Komplexe Gestaltung von Wohngebieten" im Abgeordnetensaal des Rathauses durchgeführt.

Am Symposium nahmen Partei- und Staatsfunktionäre der Bezirks- und Kreisebene – an ihrer Spitze der 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED und der Vorsitzende des Rates des Bezirkes – Kommunalpolitiker, Städtebauer, Architekten und bildende Künstler, verantwortliche Funktionäre von Kombinaten, Betrieben und Institutionen sowie Wissenschaftler und Hochschullehrer teil. Als Gäste waren erschienen: vom Ministerium für Bauwesen der Leiter der Abteilung Städtebau und Architektur, Genosse Kluge, von der Bauakademie der DDR der Direktor des Institutes für Städtebau und Architektur, Prof. Lammert, sowie Prof. Wagner. Das Hauptreferat hielt Prof. Dr. Staufenbiel vom Institut für Gesellschaftswissenschaften beim ZK der SED. In den folgenden Kurzreferaten wurde die Aussage unter konkreter Bezugnahme auf die Bedingungen des Bezirkes Dresden vertieft. Hier sprachen:

– der Bezirksarchitekt, Dr. Sniegon, zu Problemen des Städtebaus

– der Direktor des Betriebes Projektierung BKD, Dr. Lohse, zu Problemen der architektonischen Gestaltung

– der Freiflächenprojektant im VTKD, Architekt Pietsch, zu Problemen der Freiflächengestaltung

– der Wissenschaftler und Hochschullehrer an der Sektion Architektur der TU Dresden, Prof. Dr. Trauzettel, zu Entwicklungstendenzen bei Wohngebietszentren

– der Hochschullehrer und bildende Künstler an der Hochschule für Bildende Künste, Prof. Eisel, zur bildkünstlerischen Gestaltung

– der Oberbürgermeister von Dresden zu baupolitischen Fragen.

Der überwiegende Teil der Referate wurde durch Dias veranschaulicht. Darüber hinaus wurde im Foyer unter Bezugnahme auf die Kurzreferate eine Ausstellung über gebaute und geplante Beispielobjekte gezeigt.

In der anschließenden Diskussion sprachen Komplexarchitekten, Freiflächengestalter, bildende Künstler, Vertreter der Hochschulen und Fachverbände, ein Meister vom Plattenwerk Sporbitz, ein Vertreter des WBA Dresden-Leuben, Vertreter der staatlichen Organe und der Bauakademie der DDR.

Das Schlußwort des Symposiums hielt das Mitglied des ZK der SED und 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED, Genosse Modrow.

Das Symposium „Komplexe Gestaltung von Wohngebieten" im Bezirk Dresden diente in Auswertung des 9. und 10. Plenums des ZK der SED sowie der 31. Plenartagung der Bauakademie der DDR der Analyse des erreichten Entwicklungsstandes für Städtebau, Architektur und bildende Kunst innerhalb des komplexen Wohnungsbaus des Bezirkes sowie der Herausarbeitung neuer Vorschläge und Ideen zu ihrer Weiterentwicklung.

Das Symposium trug zur Realisierung der Zielstellung bei, im Rahmen der im Zeitraum 1976 bis 1980 gegebenen ökonomischen und technologischen Möglichkeiten allgemein das gestalterische Niveau der im Wohnungsbau fortgeschrittenen Bezirke, wie Erfurt und Rostock, zu erreichen und mit DDR-Bestlösungen Beispiele für die Weiterentwicklung von Städtebau und Architektur sowie bildende Kunst in unserer Republik zu schaffen.

Dabei konnte herausgearbeitet werden, daß die in breiter sozialistischer Gemeinschaftsarbeit entstandenen Bebauungskonzeptionen für die Wohngebiete Dresden-Prohlis und Bautzen-Gesundbrunnen echte Spitzenleistungen des Bezirkes darstellen, deren Durchsetzung in hoher gestalterischer Qualität als Beispielobjekte für den Zeitraum 1976 bis 1980 eine Schwerpunktaufgabe für das Bauwesen des Bezirks und alle anderen Partner darstellt.

Das Symposium stellte ebenfalls einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung des Meinungsstreites zwischen den einzelnen Spezialdisziplinen, zur Erweiterung des Gesichtskreises aller Partner und zu ihrem engeren Zusammenrücken im Interesse einer hohen Qualität bei der komplexen Gestaltung von Wohngebieten dar.

Im Ergebnis der Tagung wird ein Maßnahmeplan erarbeitet, der bindende Festlegungen für die Aufgabenbereiche städtebauliche Planung, Angebotsprojektierung, Projektierung von Wohngebieten, Bestätigungsvorgang und städtebauliche und architektonische Wettbewerbe enthält. Auf seiner Grundlage werden in den staatlichen Organen, den Kombinaten und Betrieben sowie gesellschaftlichen Organisationen die Auswertung des Symposiums und die Realisierung der getroffenen Festlegungen kontrolliert.

Noch intensiver alle Möglichkeiten nutzen

Aus dem Schlußwort des 1. Sekretärs der Bezirksleitung der SED Dresden, Hans Modrow

Dresden ist, in vielen Jahrhunderten entstanden und gewachsen, ein echtes Kulturzentrum unseres Volkes. Es entspricht voll und ganz unserer Auffassung als Marxisten-Leninisten über das Wesen einer sozialistischen Nation, wenn wir uns den großen humanistischen Traditionen, die sich in der Architektur und in den Bauwerken dieser Stadt verkörpern, verbunden und zutiefst verpflichtet fühlen.

Dresden hat mit dem großen Kollektiv seiner schöpferisch arbeitenden Architekten, bildenden Künstler und Bauschaffenden in den zurückliegenden Jahren nicht nur irgend etwas getan, sondern ich glaube, wir können mit gutem Recht sagen, auch manches vollbracht, was zum Teil Maßstäbe setzt und uns für den weiteren Aufbau der Stadt Verpflichtungen auferlegt. Wir haben ohne Zweifel mit der Prager Straße, mit dem Kulturpalast und manch anderem Werke geschaffen, die nicht nur bei den Bürgern unserer Stadt ihre Anerkennung finden.

Zur Erfüllung des Wohnungsbauprogrammes bis 1990 gilt es nun noch intensiver unsere Möglichkeiten auszuschöpfen.

▪ Unsere Diskussion über Fragen von Architektur und bildender Kunst sowie bauangewandter Kunst muß natürlich auch einhergehen mit gründlichen Gedanken zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bauwesens selber. Dabei ist notwendig, auch zu erkennen, daß wir neben der weiteren Entwicklung der Baukapazitäten noch größere Anstrengungen unternehmen müssen, um die Kapazitäten der Projektierung zu erweitern.

▪ Zur qualitativen Verbesserung der Ergebnisse der Architekten und Projektanten brauchen wir offensichtlich Aufgabenstellungen, die eine noch höhere Forderung mit sich bringen, die schöpferisches Wollen und Können noch stärker stimulieren und entfalten helfen. Der Diskussionsbeitrag des Kollegen Magdeburg hat gezeigt, wie z. B. der Einsatz des Komplexarchitekten mithelfen kann, hier Gruppen von Architekten zu bilden und zu formieren, die in der Tat sich nicht ihr persönliches Denkmal setzen, die es aber auch nicht notwendig haben, in der Anonymität zu arbeiten. Wir sind nicht der Meinung, daß im Sozialismus der Architekt namenlos sein soll.

▪ In Dresden sind die Technische Universität und die Hochschule für Bildende Künste – ich möchte diesen Ausdruck ganz bewußt benutzen – beheimatet. Ohne den Auftrag als Bildungs- und Forschungsstätte einzuschränken, sollten die Hochschulen uns helfen, langfristig orientiert zu arbeiten, technische Grundlösungen zu finden für die weitere technische Politik, die wir im Bauwesen zu betreiben haben, und uns Anregungen geben, die komplizierten Fragen der bauangewandten Kunst zu meistern.

▪ In der Arbeit der Architekten und bildenden Künstler reicht ein „friedliches Nebeneinander" nicht mehr. Wir brauchen, wenn wir komplexen Wohnungsbau gestalten wollen, ein echtes kameradschaftliches, und ich will es ruhig so ausdrücken, zwingendes Miteinander. Dabei will ich dieses „zwingende" nicht so verstanden wissen, daß der eine den anderen zwingt, sondern da soll man, wie Genosse Eisel und andere hier sagten, auch aufmucken und Fragen stellen dürfen.

Von großer Bedeutung sind die Vorbereitungen am Standort Dresden-Prohlis. Für unsere Aufgaben und Überlegungen im Bezirk wollen wir an diesem Standort versuchen und erproben, wozu wir gegenwärtig in der Lage sind. Bei dem Auswerten von Erfahrungen dürfen wir aber nicht an den Bezirksgrenzen haltmachen, sondern müssen auch die Erkenntnisse in anderen Städten und Bezirken der DDR berücksichtigen.

Was wir weiter brauchen, um unsere Aufgaben und unsere Arbeit zu lösen, sind auch bestimmte Formen des Experimentierens, wie z. B. die Giebelgestaltungen durch die Kollegen aus dem Betonwerk des Bau-

kombinates. Dabei ist klar, daß wir uns dafür neue Rahmen und Möglichkeiten schaffen müssen und zugleich selbstverständlich ökonomische Grundsätze zu beachten haben.

Ich habe hier in diesem Raum schon einmal den Bauarbeitern unseres Kombinates davon berichtet: Unsere Partnerstadt ist Leningrad. Ich habe keine Stadt erlebt, in der man so stark das Gefühl hat, daß ihre Begründer und die ersten, die darin gebaut haben, so für Jahrhunderte gedacht haben, wie das in Leningrad der Fall ist. Ich meine, auch wir müssen begreifen, daß wir jetzt zumindestens für ein Jahrhundert bauen.

Wer als Architekt, als bildender Künstler, als Bauschaffender sich diesen Aufgaben widmet, die wir jetzt mit dem komplexen Wohnungsbau zu lösen haben, der muß immer davon ausgehen, daß er nicht nur für die jetzt lebende Generation baut, sondern drei, vier Generationen wollen und müssen sich in dem wohl fühlen, was wir errichten.

Ich glaube, die heute hier geführte Diskussion und das zur Einleitung vorgetragene Grundreferat bieten so viel geistigen Gehalt und Anregungen, daß es wert ist, in den Leitungen unserer Kombinate, an der Technischen Universität, an der Hochschule für Bildende Künste, in den Verbänden, überall darüber zu diskutieren, welche Schlußfolgerungen sich daraus für künftiges Schaffen und Arbeiten ergeben.

Das Gute an der Arbeit dieses Symposiums glaube ich, besteht gerade darin, daß es sich selbst kein Ende gesetzt hat, sondern Ausgangspunkte für neue Aufgaben, für neue schöpferische Arbeit gegeben hat.

Soziologische Probleme der Gestaltung von Wohngebieten

Aus dem Referat von Professor Dr. Fred Staufenbiel

Die vom VIII. Parteitag der SED beschlossene Hauptaufgabe unserer Politik enthält auch die sozialpolitische Aufgabenstellung nach der Verbesserung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus durch die Entwicklung der Wohnbedingungen und die Lösung der Wohnungsfrage.

Bei ihrer Realisierung geht es deshalb vor allem darum, die Vorzüge des Sozialismus auch auf dem Gebiet des Städtebaus und der komplexen Umweltgestaltung in den Territorien immer wirksamer zu nutzen.

Die Verwirklichung unseres Wohnungsbauprogrammes ist daher nicht nur eine bautechnische und baukünstlerische, sondern vor allem auch eine gesamtgesellschaftliche, sozialpolitische und kulturelle Aufgabe.

Wir müssen mit sozialplanerischen Aktivitäten dafür sorgen, daß sich das Interesse der Werktätigen an der Veränderung des eigenen Lebensmilieus in schöpferische Mitarbeit bei der Gestaltung des sozialistischen Wohnmilieus umwandelt. Dazu ist es erforderlich, Kenntnisse über die sozialistische Lebensweise und über die Art, wie in der entwickelten sozialistischen Gesellschaft das Lebensmilieu für große Gruppen von Menschen gestaltet wird, zu vermitteln.

Auch das Wohnen hat Klassencharakter. Grundprozesse in der Lebensweise der Arbeiterklasse wirken dominierend bei der Entwicklung sozialistischer Wohnkultur und müssen daher bei der Gestaltung der Funktionsbereiche des Wohnens, bei der Neuanlage von Wohngebieten und bei der Rekonstruktion, der Modernisierung, dem Um- und Ausbau von Altbausubstanz als gebrauchswertbestimmende Orientierung dienen.

Wir müssen uns also darüber im klaren sein, daß das wichtigste am sozialistischen Wohnmilieu die historisch neuen menschlichen Beziehungen, ihre neue politisch-moralische Qualität sind, die durch den Aufbau des Sozialismus herausgebildet wurden und täglich weiterentwickelt werden.

Daher wird es immer bedeutungsvoller, bei der Vorbereitung von Bebauungskonzeptionen der Leitung und Planung der sozialen Bedingungen im zukünftigen Wohnmilieu größte Bedeutung zu schenken und das Mitwirken der Bewohner an der Gestaltung ihres Wohnmilieus zu ermöglichen. Besonders wichtig ist es aber zu erkennen, daß die Gestaltung des sozialistischen Wohnmilieus mit der Realisierung der Bebauungskonzeption auf keinen Fall abgeschlossen ist.

Der Entwurf und die Realisierung der Bebauungskonzeption, das ist das eine, aber die Konzipierung und Planung der sozialen Lebensprozesse, die in dem zu bauenden Wohngebiet sich vollziehen werden, das ist die andere Seite.

Das Wohnmilieu muß die Reproduktion des Leistungspotentials der Werktätigen ermöglichen. Dabei steht der Langlebigkeit des Gebauten die zunehmende Dynamik der sozialen und kulturellen Entwicklungen gegenüber. Dieser Widerspruch zwischen der sozialen Dynamik der Lebensweise und der baulich-räumlichen Statik der Lebensbedingungen muß uns veranlassen, die zu erwartenden und zu erstrebenden sozialen sowie kulturellen Entwicklungsprozesse in der sozialistischen Lebensweise möglichst gut vorauszusehen, um aus dieser Vorausschau Ziele für die sozialistische Gemeinschaftsarbeit in der Kommunalpolitik bei der Vorbereitung von Bebauungskonzeptionen entwickeln zu können.

Der Leitung und Planung sozialer wie kulturellen Prozesse bei der Gestaltung des sozialistischen Wohnmilieus kommt damit immer größere Bedeutung zu.

Die Frage nach der Qualität des komplexen Wohnungsbaus, d. h. die Frage nach der Gesamtheit der Eigenschaften, die von einem Wohngebiet erfüllt werden müssen, um sozialistische Lebensweisen zu ermöglichen, ist besonders wichtig.

Jeder von uns weiß, daß wir mit Hilfe der Gebrauchswert-Kosten-Analyse ein wichtiges Instrumentarium zur ökonomischen Effektivitätsberechnung entwickelt haben und es auch erfolgreich handhaben.

Aber die andere Seite der Angelegenheit, die Beziehungen zwischen dem Gebrauchswert der baulich-räumlichen Umwelt und seiner bedürfnisbefriedigenden sowie die Lebensweise stimulierenden Wirkung, diese haben wir noch nicht genügend wissenschaftlich ausgearbeitet. Für diese Seite brauchen wir immer besser begründete Aussagen.

Um nun das Verhältnis zwischen

der Gestaltung des sozialistischen Wohnmilieus

der Qualität des komplexen Wohnungsbaus und

der Intensivierung der Bauproduktion

verbessern zu können, muß die Qualitätsbestimmung im komplexen Wohnungsbau stärker von den Bedürfnissen der zukünftigen Nutzer hergeleitet werden.

Hierin liegt ein zentrales Problem des Zusammenwirkens zwischen Kommunalpolitikern, Architekten und anderen Umweltgestaltern mit der Bauindustrie. Dazu muß aber m. E. die sozialplanerische Wirkung unserer kommunalpolitischen Tätigkeit auf ein neues Niveau gebracht werden.

Ab 1980 werden unsere Aktivitäten zur Realisierung des Wohnungsbauprogramms viel stärker als bisher die innerstädtischen Gebiete erfassen. Damit werden die Fragen der Einbeziehung und Umgestaltung des baulichen Erbes in einer historisch neuen Dimension auftreten. Auch die kulturellen Einrichtungen in den verschiedenen Stadtgebieten wird das betreffen. Wollen wir Raumstrukturen des Wohnmilieus für die Wechselbeziehung sozialistischer Lebensweise und der ihr entsprechenden Lebensbedingungen schaffen, dann dürfen wir nicht von den landschaftlichen, ökologischen, sozialen, kulturellen, technischen und anderen Faktoren des Erbes sowie der Gegenwart in der territorialen Infrastruktur abstrahieren; im Gegenteil, wir müssen diese in ihrer Wirkung für die sozialistische Lebensweise in möglichst großer Genauigkeit kennen. Gebäudeensembles, Einzugsgebiet und Ausstrahlung der Stadt auf das Umland, all das hat jeweils eine zu bestimmende Bedeutung in der Kultur unserer Gesellschaft.

Daher hat die Gestaltung von baulich-räumlicher Umwelt immer zwei Funktionen zu erfüllen:

a) die Organisation von Lebensprozessen durch die Schaffung von materiellen und zeitlichen Lebensbedingungen im Territorium und

b) die Orientierung im Wertsystem der herrschenden Kultur durch visuell-kommunikative Wahrnehmung der Gestalt der baulich-räumlichen Umwelt

zu bewirken.

Für die Synthese von Architektur und bildender Kunst – und auch für die sozialplanerische Vorbereitung der territorialen Infrastruktur sowie für die Mobilisierung der schöpferischen Mitarbeit der Bevölkerung ist die Beachtung dieser beiden Funktionen ausschlaggebend.

Bei der künftigen Konzipierung von Wohngebieten sollte in folgenden Schritten vorgegangen werden:

- Ermittlung von zu erwartenden sozialen und kulturellen Problemen aus der Sicht verschiedener Bevölkerungsschichten und eine gesellschaftliche tragfähige Vision an charakteristischen Eigentümlichkeiten der sozialistischen Lebensweise in dem zu bebauenden Gebiet durch den gesellschaftlichen Auftraggeber.
- Die Voraussicht und wissenschaftlich interdisziplinäre Begründung der funktionellen Beziehungen zwischen den wesentlichen Elementen der Lebensweise im Wohnmilieu und die daraus resultierenden Ansprüche an die räumlichen und gegenständlichen Bedingungen des Lebensmilieus in diesem Raum müssen erkundet und, wenn möglich, in einer Studie über zu erwartende sozial-kulturelle Charakteristika der Lebensweise in diesem Gebiet festgehalten werden.
- Umsetzung der sozialen und räumlichen Beziehungen in eine funktionell-gestalterische Konzeption baulich-räumlichen Charakters. In diesen Komplex von Entscheidungen hinein gehört auch die Entscheidung über den Wohnraum-Verteilerschlüssel, d. h.

die Verteilung verschiedener Wohnungsgrößen in den unterschiedlichen Teilen des Wohngebietes, um die erforderliche demographische und soziale Mischung zu erhalten, die wir brauchen, um die gesamtgesellschaftlichen Erfordernisse in dem betreffenden Gebiet durch die vorhandene Bevölkerung realisieren zu können.

▪ Bestimmung der Bedeutung der verschiedenen Straßen, Plätze, gesellschaftlichen Einrichtungen, Grünanlagen, Baumgruppen, Verkehrsknotenpunkte u. a. für die Lebensweise. Die sozial-funktionelle Bestimmtheit dieser Objekte für die Lebensweise ist Träger einer formellen und tatsächlichen Bedeutung für das Leben der Menschen, die dieses Objekt nutzen oder es wahrnehmen. Das Erleben des Gebauten ist sowohl von den Wertorientierungen als auch vom objektiven gestalterischen Angebot abhängig. Beides sind Komponenten unserer Kultur, und daher ist es eine höchst wichtige und weitreichende Angelegenheit, die Bedeutung der verschiedenen Objekte zu bestimmen, damit diese Bedeutung bei der Gestaltung auch ihren Ausdruck finden kann.

▪ Auf diesen Voraussetzungen baut die baukünstlerische Konzeption für das gesamte städtische Ensemble auf. Dabei sind die bildenden Künstler so früh als möglich einzubeziehen.

Um diese großen Aufgaben zu lösen, ist die sozialistische Gemeinschaftsarbeit aller Beteiligten erforderlich. Aber es kommt auch darauf an, schöpferisches Zukunftsdenken mit aus gesamtgesellschaftlicher Sicht resultierender Verantwortung und exakter Plandisziplin zu verbinden. Die Dialektik von Zukunftsdenken und Plandisziplin wird es ermöglichen, im Zusammenhang mit der Lösung aktueller Aufgaben den erforderlichen wissenschaftlichen Vorlauf zu organisieren.

Stimulierung des gesellschaftlichen Lebens durch Städtebau und Architektur

Aus dem Referat von Dr.-Ing. Peter Sniegon, Bezirksarchitekt Dresden

Bei Einschätzung der Realisierung der im April 1973 im Rat des Bezirkes behandelten Städtebaukonzeption für Wohngebiete im Bezirk Dresden kann festgestellt werden:

Den wesentlichsten Qualitätssprung stellt der Übergang von reinen Versorgungszentren zu echten gesellschaftlichen Zentren für die wichtigsten Wohngebiete des folgenden Fünfjahrplanzeitraumes dar. Solche Wohngebietszentren, wie Dresden – Innere Neustadt, Altgruna oder Prohlis, Riesa – Breitscheidstraße oder Bautzen – Muskauer Straße, werden zu hochwertigen städtebaulichen Räumen entwickelt, die beste Voraussetzungen zur Entwicklung eines reichen gesellschaftlichen Lebens bieten. Gerade die gesellschaftlichen Höhepunkte im Verlauf eines Jahres in den zentralen Bereichen von Städten und Gemeinden zeigen, welche bedeutende Rolle Städtebau und Architektur bei der Stimulierung des gesellschaftlichen Lebens spielen.

Das Wohngebietszentrum Johannstadt-Nord stellt mit seiner Zusammenfügung der vier gesellschaftlichen Zweckbauten – Kaufhalle, Gaststätte, Ambulatorium und Dienstleistungsgebäude – die progressivste Lösung des Fünfjahrplanzeitraumes 1971 bis 1975 dar. Bereits hier sind die für den Bezirk Dresden typischen Haupttendenzen der Ausbildung differenzierter Fußgängerbereiche und der eindeutigen räumlichen Fassung zu erkennen.

Im Wohngebietszentrum Dresden-Prohlis wird unter Ausnutzung der Erdgeschoßzonen der Wohnbauten und unter Anwendung von Vorbauten für gesellschaftliche Einrichtungen eine lineare Entwicklung des Zentrums erreicht, womit die Differenzierung von Platz- und Straßenraum ebenfalls im Bereich des Zentrums zur Realisierung kommt. Dadurch und durch komplexe Gestaltung der Fußgängerbereiche mittels Elementen der Kleinarchitektur, der Freiflächengestaltung und der bildenden Kunst entsteht unter den in diesem Zeitraum und im Bezirk Dresden gegebenen ökonomischen Möglichkeiten ein hochwertiges gesellschaftliches Zentrum für die zukünftig dort wohnenden über 30 000 Dresdner Bürger.

Als weitere gute Lösung ist die städtebauliche Konzeption für das Wohngebietszentrum Bautzen-Gesundbrunnen zu nennen, wie sie im Ergebnis des Wettbewerbes im IV. Quartal 1974 herausgearbeitet werden konnte.

In den ersten Monaten dieses Jahres werden für 80 Prozent der im Fünfjahrplanzeitraum 1976 bis 1980 vorgesehenen Wohneinheiten auf Komplexstandorten Bebauungskonzeptionen vorliegen. Durch diesen einmalig erreichten städtebaulichen Vorlauf ist es möglich, bereits jetzt die mit dem Fünfjahrplanzeitraum 1981 bis 1985 auf uns zukommenden Probleme der Umgestaltung durch vielfältige städtebauliche Untersuchungen, insbesondere der Stadtkerne, einer Klärung zuzuführen.

Obwohl in diesen kulturhistorisch und städtebaulich wertvollen Ensembles nur 5 Prozent der Wohnsubstanz des Ersatzneubaus konzentriert sind, stellen sie durch die Kompliziertheit der Aufgabe einen besonderen Schwerpunkt der weiteren Untersuchungen dar. So wird es notwendig sein, neben der Vorbereitung der Standorte für die Zeit von 1981 bis 1985, die etwa 33 Prozent des Wohnungsbaus in Umgestaltungsgebieten enthalten, detaillierte Untersuchungen zu solchen Stadtkernen wie Meißen, Pirna, Bautzen, Görlitz und Zittau zu führen.

Erst solche konkreten Planungen werden zum Beispiel Schlüsse über die optimalen Proportionen der notwendigen Baukapazität für den Neubau, den Abriß und die Modernisierung zulassen.

Unter Beachtung der Anforderungen der Umgestaltung, die auch auf den industriellen Gesellschaftsbau zutreffen, wird zur Zeit der erste Entwurf für die technische Politik des Bezirkes Dresden für den Zeitraum 1981 bis 1985 erarbeitet. Er wird in enger Gemeinschaftsarbeit mit den Kombinaten und wissenschaftlichen Institutionen in den folgenden Wochen und Monaten weiter diskutiert werden und dem Rat des Bezirkes sowie dem Sekretariat der Bezirksleitung der SED Mitte 1975 zur Bestätigung vorgelegt.

Städtebau und Architektur, das heißt städtebauliche Lösung des Wohngebietes und architektonische Gestaltung der Einzelobjekte, bilden eine untrennbare Einheit. Ein noch so gut gestalteter Einzelbaukörper kann eine ungenügende städtebauliche Lösung nicht ungeschehen machen, zum anderen kann die beste städtebauliche Lösung durch monotone Gestaltung der Einzelbaukörper zur Unwirksamkeit verurteilt werden.

Ein bedeutende Rolle bei der Erhöhung der Qualität der Wohngebiete spielt der Komplexarchitekt des Generalauftragnehmers. Als Bindeglied zwischen dem komplexverantwortlichen Städtebauer und dem Komplexbauleiter beeinflußt er wesentlich die Gestaltung des Gebietes, beginnend bei der städtebaulichen Planung über die Projektierung bis zur Realisierung.

In Auswertung der Rostocker Erfahrungen wurden deshalb für elf Wohngebiete des Bezirkes Dresden für den Zeitraum 1976 bis 1980 durch den Bezirksbaudirektor Komplexarchitekten berufen. Da infolge des kurzen Zeitraumes eine komplexe Einschätzung ihrer Wirksamkeit nicht möglich ist, muß auf das Beispiel des Komplexarchitekten, Kolle-

1 Wohngebietszentrum für Dresden – Innere Neustadt





2 Studie zur Umgestaltung der Altstadt von Bautzen

gen Magdeburg, und seine Arbeit am Wohngebiet Bautzen, Dr.-Salvador-Allende-Straße, hingewiesen werden. Durch seine Wirksamkeit, beginnend bei der Angebotsprojektierung bis zur echten Angleichung und aktiven Einflußnahme auf eine Vielzahl gestalterischer Details, konnte im Wohngebiet eine Qualität erreicht werden, die einen Vergleich mit den besten Lösungen in der Republik gestattet. Analysiert man dieses positive Ergebnis, so zeigt sich jedoch auch, daß neben dem Verständnis für die Probleme der Gestaltung bei allen Beteiligten und die Einräumung entsprechender Entscheidungsbefugnisse die Persönlichkeit des Komplexarchitekten und seine Einsatzbereitschaft und Initiative eine bedeutende Rolle bei seiner Wirksamkeit spielt.

Sozialistische Intensivierung und hohe Erzeugnisqualität

Aus dem Referat
von Dr. Karl-Heinz Lohse,
Direktor für Projektierung
im VEB (B) Baukombinat Dresden

In der Ökonomie des Bauwesens müssen zukünftig die Fragen der Materialwirtschaft, der Formenbau, die Vorfertigung, die Montage, der Ausbau und nicht zuletzt Projektierung und künstlerische Gestaltung als qualitätsbewirkende Einheit geplant, geleitet sowie abgerechnet werden. Die sich daraus ergebenden vielfältigen Möglichkeiten zur erlebnisreicheren architektonischen Gestaltung des städtebaulichen Milieus haben wir bisher in vielen Fällen nicht ausgeschöpft. Zu geringe städtebaulich-architektonische Qualität resultiert hauptsächlich daraus, daß dem seit mehreren Epochen bekannten Hauptanliegen architektonischen Schaffens – der Übereinstimmung gestalterischer Ausdrucksmittel mit gesellschaftspolitischen Zielsetzungen sowie ökonomischen und technischen Möglichkeiten – in einigen Bebauungsgebieten zu wenig Beachtung gegeben wurde! Außerdem war bisher offensichtlich im industriellen Bauen die Arbeitsteilung besser beherrscht, als die daraus bedingte Kombination und Kooperation der Bauproduktion. Demzufolge muß uns zukünftig eine auf bestimmte Teilstrecken orientierte phasengleiche Arbeit von Investitionsauftraggebern, Städtebauern, Planern, Technologen, Architekten und bildenden Künstlern einen entscheidenden Schritt weiterbringen. Wir erwarten dabei von unseren Partnern, daß sie sich mit gestalterischen Problemen in ähnlicher Weise mit dem Ziel der Qualitätserhöhung auseinandersetzen, wie es von uns als Architekten im Sinne der Lösung technologischer Probleme getan wurde, denn keinem Bauschaffenden steht das Recht zu, normativbezogene sozialistische Intensivierung auf Kosten der notwendigen höheren Erzeugnisqualität zu betreiben oder sich hinter gegenwärtig noch vorhandenen technologischen Schranken zu verstecken und dadurch die Architekturentwicklung dem Selbstlauf zu überlassen.

Im Rahmen des Erzeugnisangebotes bis 1980 bilden sich folgende Schwerpunkte heraus:

▪ Die Entwicklung der WBS 70/10,80 mit verschiedenen Reihen; zwei sind davon städtebaulich frei orientierbar. Beidseitige Erschließung, versetzte 90°-Ecken, Spreizungen mit Erdgeschoßdurchgang, konische Abwinklungen sowie 6 Versatzvarianten für Seiten und Seitenhöhenversätze werden in das Angebot aufgenommen.

Besonderes Augenmerk wird der Oberflächengestaltung und den Loggienverkleidungen gewidmet. Dabei werden u. a. auch die Erfahrungen am Versuchsbau Dresden, Comeniusstraße, sowie an den laufenden Experimenten mit Profil- und Farbvarianten ausgewertet und zur Diskussion gestellt.

Der Angebotskatalog wird umfassen:

Elementeoberflächenvarianten in Waschbeton

verschiedenartig plastische sowie durchbrochene Betonbrüstungen

strukturierte bzw. plastisch gestaltete Giebelelemente

weitere gestalterische Varianten für die Fassadengestaltung im Treppenhaus-, Eingangs- sowie Drempelbereich

An besonderen Standorten (z. B. Innere Neustadt) wird es möglich, die WBS 70 auf Unterbauten für gesellschaftliche Einrichtungen aus Skelett- und Monolithbauteilen zu setzen. Weiterhin können Anbauten aus einem Skelettsystem in begrenztem Maße errichtet werden.

▪ Der IW 65 Magdeburg, Variante Dresden, wurde rationalisiert und als neues Erzeugnis mit der Bezeichnung IW 74 bereits bearbeitet. In der 2. Rationalisierungsetappe sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Längsaußenwände als raumbreite Elemente oberflächenfertig versetzbar (3,6 Mp)

Herstellung der Einheitlichkeit bei Fenstergrößen

Gestalterische Verbesserung der Treppenhausfensterfront

Elementefertigung zum Anwenden eines französischen Fensters

Weiterentwicklung des Hauseinganges als vollmontierbares Element

Schließlich sollen Varianten zur gesellschaftlichen Nutzung der Erdgeschoßzone zur Variabilität dieses Erzeugnisses beitragen.

▪ Bei dem 17geschossigen Wohnhochhaus wurden einzelne Teile der Fassadengestaltung verbessert. Für die Erdgeschoßzone sind verschiedenartige Nutzungsvarianten entwickelt und festgelegt. Im Gebiet Dresden – Stübelallee, Hochhaus E 2, wird der „Klub der Volkssolidarität" mit 60 Plätzen realisiert, und im Hochhaus E 1 sind medizinische Behandlungsräume vorgesehen. Außerdem sind folgende Varianten bearbeitet bzw. stehen zur Diskussion:

Zweigbibliothek mit 18 200 Bänden

Postausgabestelle

KWV-Verwaltungsräume

Wohnungen für Schwerbeschädigte

und ein Café mit 3 Gasträumen, Schnellimbiß sowie den nachgeordneten Funktionsräumen.

▪ Für die Entwicklung des Vielgeschossers WBS 70 sind die bisherigen Erfahrungen im Erzeugnisangebot gründlich auszuwerten, damit dieses neue Erzeugnis von vornherein die technologischen Voraussetzungen für wirklich progressive städtebauliche sowie architektonische Problemlösungen erhält.

Dabei sind in erster Linie Forderungen zur

gesellschaftlichen Nutzung der Erdgeschoßzone

Kombinierbarkeit mit Vorbauten

und vielgestaltigen Fassadenausbildung

normativbezogen zu erfüllen!

3 Punkthaus aus dem Angebot des VEB (B) Baukombinat Dresden



Die Entwicklung neuer Erzeugnisse, Rationalisierungsetappen auch im Sinne höherer architektonischer Qualität, dürfen keine Endpunkte für besondere gestalterische Leistungen sein; sie können besonders nach den Maßstäben der 9. und 10. sowie 13. Tagung des ZK der SED lediglich Anfangspunkte auf dem Weg der weiteren Qualitätsverbesserung im sozialistischen Städtebau sein. Das schließt eine bessere Wahrnehmung der GAN-Verantwortung auf städtebaulich-architektonischem Gebiet ein.

Wohnumwelt weiter verbessern

Aus dem Referat
von Gartenbauingenieur Joachim Pietsch, Landschaftsarchitekt im VE (B) Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden

Die Lösung der Wohnungsfrage in der DDR erfordert auch die aktive Mitarbeit der Landschaftsarchitekten. Es gilt, in den projektvorbereitenden Phasen eine noch engere Zusammenarbeit zwischen Städtebauern, Architekten, Landschaftsarchitekten, Künstlern und Bauschaffenden mit dem gesellschaftlichen Auftraggeber zu erreichen. Denn hier sind bereits die günstigsten Beziehungen zwischen der Wohnung und der Umwelt herauszuarbeiten, wobei der Freiflächengestaltung gemeinsam mit der baugebundenen Kunst mit ihren vielfältigen Beziehungen innerhalb des Städtebaues eine bedeutende Aufgabe zur Verbesserung des Lebensmilieus zukommt.

In gemeinsamer Arbeit gilt es, die baukünstlerische Lösung des Bebauungsensembles durch die Erhaltung und Nutzung natürlicher Gegebenheiten zu erhöhen, indem landschaftliche Elemente, wie Bodenrelief, Gewässer, Niederungen, Waldungen und Bäume, sinnvoll in die Gestaltung einbezogen werden.

- Ausgehend von dem städtebaulichen Gedanken der Schaffung markanter, funktionsfähiger Großgrünzonen, sind die Flächen unter Beachtung architektonischer Gesichtspunkte so zu gestalten, daß der maximalste Nutz- und Erholungseffekt erzielt wird
- Bei der Gestaltung der Wohnkomplexe kommt der unmittelbaren Umgebung der Wohnung — dem Wohnhof — die größere Bedeutung zu. Durch interessante Gestaltung des Bodenreliefs sowie bestimmte Formen der Kleinarchitektur und Plastik im Zusammenhang mit einer starken und differenzierten Bepflanzung kann die gewünschte höhere Wohnqualität erreicht werden.
- Freiflächen für Spiel, Sport und kulturelle Betätigung mit erhöhtem Flächenaufwand und großer Lärmintensität sind in optimaler Entfernung zur Wohnung innerhalb des Grünsystems des Wohngebietes auszuweisen und zu realisieren. Die Einbeziehung der Freizeitzentren muß, unabhängig von der Fondsbereitstellung zur Realisierung, von Anfang an Bestandteil aller Planungsphasen sein.
- Das Komplexzentrum ist als gesellschaftliches Zentrum des Bebauungsgebietes mit Mitteln der Freiflächen- und bildkünstlerischen Gestaltung als repräsentatives Kommunikationszentrum zu entwickeln, wobei besonders neben einer anzustrebenden architektonischen Wirkung durch die Anlage von Wasserspielen sowie repräsentativen Vegetationsflächen Verbesserungen der stadtklimatischen und stadthygienischen Verhältnisse zu erreichen sind.

Dresden hat auf dem Gebiet der Landschaftsgestaltung große Traditionen. Auch heute arbeiten die Landschaftsarchitekten aktiv bei der Neugestaltung in der Bezirksstadt und im Bezirk mit. Diese gezeigte Bereitschaft gilt es nun in erhöhtem Maße unserem umfangreichen Wohnungsbauprogramm zuzuwenden, um Voraussetzungen zu schaffen, die Wohnumwelt weiter zu verbessern.

Damit zum Zeitpunkt der Übergabe der Wohnungen die Grünanlagen fertiggestellt sind, ist es notwendig, kurzfristig folgende Maßnahmen einzuleiten, um neben dem steigenden jährlichen Leistungszuwachs von rund 10 Prozent die geforderte Qualitätsverbesserung zu erreichen:

Im einzelnen sind es

– Abbau der unproportionalen Entwicklung des Grünanlagenbaus gegenüber der ständig steigenden Industrialisierung des Hoch- und Tiefbaus

– zielgerichtete Forschung und Entwicklung zur Erreichung eines hohen Vorfertigungsgrades von Bau- und Ausstattungselementen

– Einhaltung des Normativs durch exakte Vorgaben von Kennziffern für die Freiflächengestaltung

– Ausstattung der Baubetriebe mit moderner Technik für die Ausführung und Pflege der Grünanlagen

– Bildung eines koordinierenden Organs für die Anleitung, den Einsatz und die Arbeitsweise zur Einbeziehung der Bevölkerung für VMI- und AWG-Leistungen in den Ausführungsprozeß und die Werterhaltung der Grünanlagen.

Komplexe Gestaltung von Wohngebieten und gesellschaftlichen Zentren

Aus dem Referat
von Professor Dr.-Ing. habil. Helmut Trauzettel, Technische Universität Dresden

Die Entwicklung sozialistischen Bewußtseins und sozialistischer Lebensweise wird durch die städtebaulich-strukturelle Ordnung, räumlich-funktionelle Organisation und architektonische Gestaltqualität entscheidend beeinflußt.

Mit der Gestaltung unserer Neubau- und der Umgestaltung von Altstadt-Wohngebieten ist nicht allein ein planerischer und bautechnischer, sondern ein zutiefst sozialer Prozeß in seiner ganzen Wirkungsweise zu bewältigen. Es geht um die Organisation von Lebensweise im Lebensraum. In diesem Prozeß erweist sich ein der gesellschaftlichen Konzeption entsprechendes städtebaulich-architektonisches Leitbild für die Wohn- und Arbeitsumwelt als wichtige Voraussetzung für die revolutionäre Veränderung der Wirklichkeit. Wir brauchen es für die qualitative und effektivste Umsetzung des auf der 10. Tagung des ZK der SED beschlossenen Wohnungsbauprogramms in den Zusammenhängen von individueller Sphäre, gesellschaftlichen Bereichen, Arbeitsstätten und landschaftlichem Potential.

In der Wohn- und Arbeitswelt manifestiert sich das Leben der Menschen unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung in praktisch-nützlicher wie ideologisch-ästhetischer Weise. Wenn die Umwelt als Mittel zur Steuerung von Lebensfunktionen bei wachsenden materiellen und geistig-kulturellen Bedürfnissen gilt, so setzt die räumlich-zeitliche Kontinuität und Verflechtung der Lebensprozesse in der Wohn- und Arbeitsumwelt eine ganzheitliche Betrachtung voraus. Die Ganzheitlichkeit, d. h., aber der Systemcharakter der Stadt, läßt sich modellhaft widerspiegeln; d. h. es ist uns möglich, ihre Bestandteile und Zusammenhänge als Elemente mit ihren Verflechtungsbeziehungen in einem Systemmodell zu plazieren.

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieses Symposiums ein der gesellschaftspolitischen Konzeption adäquates Leitmodell für die städtebaulich-räumliche Gestaltung komplexer Wohngebiete zu entwickeln. Es soll hier auf Veröffentlichungen insbesondere auf sowjetische Forschungsergebnisse hingewiesen werden.

Ehe Prinzipielles an Beispielen erläutert wird, will ich herausstellen und betonen, daß die neue Qualität im komplexen Wohnungsbau nicht mit einer Erhöhung der Kennziffern und Kostenlimits erkauft werden muß, sondern zuerst in der Nutzung von Reserven erreicht wird, die in einer komplexen Betrachtung zu entdecken sind. Dem Beispiel für das gesellschaftliche Zentrum eines Wohngebietes aus dem Bezirk Dresden soll eine Prinziplösung vorangestellt werden, bei der das Anliegen verfolgt wurde, eine städtebauliche Teileinheit für 12 000 Einwohner in ihrer Gesamtheit zu qualifizieren. Bei Senkung des Erschließungs- und Bauaufwandes sollte das Funktionsangebot optimiert werden. Das spricht sich in folgendem aus:

1. Differenzierte Raumfolgen sind Qualitätskriterien für die Freiräume mit folgenden Kontrast-Merkmalen:

Intimität der unmittelbaren Wohnumgebung

großräumige Freiflächen für Spiel und Erholung

urbane Kommunikationszonen im Zentrumsbereich

2. Durch größere Gebäudetiefen im Wohnungsbau und mit der Verflechtung der gesellschaftlichen Funktionsbereiche in einem komplexen Zentrum konnte eine Verdichtung des Wohngebietes bei kurzen, vom Fahrverkehr unberührten Fußwegbeziehungen erreicht werden.

3. Qualitätsmerkmal des Zentrums ist die funktionelle Verflechtung der gesellschaftlichen Bereiche (Bildung und Kultur, Freizeit, Sport und Versorgung) zu einem effektiveren und attraktiveren harmonischen Ganzen.

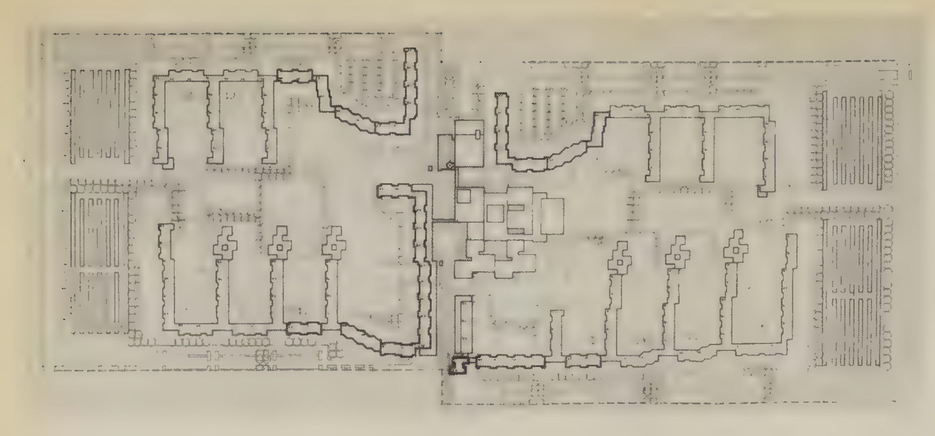
4. Das Zentrum wurde auf der Grundlage von Funktionsbausteinen kombiniert. Im Baustein sehen wir

die Nutzungseinheit mit einem hohen Gebrauchswert

die universal einsetzbare Planungseinheit und

die technologisch und ökonomisch realisierbare Projekteinheit.

Das Bausteinprinzip ist eine entscheidende Grundlage des weiteren Industrialisierungsprozesses im Bauwesen. Wir verlieren durch die Funktionsbausteine nicht das Angebotsprojekt. Der Lösungsweg vom Funktionsbaustein zum Angebot entspricht den qualitativen Anforderungen und den Rationalisierungsbedingungen.



4 Prinziplösung für ein Wohngebiet mit 12 000 Einwohnern

Der Baustein muß

eine optimale Funktionsorganisation
eine universale Verflechtungsbereitschaft für unterschiedlichste Planungssituationen und
eine wirtschaftliche Realisierbarkeit für differenzierte Produktionsbedingungen
zugunsten eines für jede Situation charakteristisch und effektiven Gestaltganzen nachweisen.

Die Ganzheit aber muß immer neu aus der gesellschaftlichen Entwicklung
den spezifischen historischen, territorialen und topografischen Voraussetzungen
aus kapazitäts-ökonomischen Bedingungen sowie
gestalterischen und konstruktiv-technologischen Gegebenheiten gewonnen werden.

Nach diesen gerafften prinzipiellen Vorgaben bezüglich der Wechselwirkung des stadtstrukturellen und gebäudestrukturellen Angebotes soll die charakteristische Anwendung an einem Beispiel aus dem Bezirk Dresden verdeutlich werden.

Eine Variantenbearbeitung für Dresden-Prohlis soll eine leichte Vergleichbarkeit hinsichtlich einiger Gestaltungscharakteristika ermöglichen, die in den Thesen der Bezirkskonzeption herausgearbeitet wurden. Das sind

die gute Einbeziehung des Alten in die neue Gestalt (Dorfkern)
die Ausnutzung landschaftlicher Gegebenheiten (Kiesgrube, Bad)
die baukünstlerische Einprägsamkeit der Bebauungsformen
die optische Führung zum gesellschaftlichen Zentrum (dem Bachlauf folgend)
die Prägung eines eigenständigen Gesichts, vor allem in dem das gesellschaftliche Leben bestimmenden Zentrum mit Hilfe der Bausteinkombination, also ohne daß die Teileinheiten immer wieder individuell projektiert werden müssen.

Wir sind der Auffassung, daß die möglichst vollkommene und abgerundete Erhaltung des historischen Dorfkernes und die konsequente Integration der einmaligen landschaftlichen Gegebenheiten in die Wohngebietsstruktur, mit einer klaren optischen Führung bis zum attraktiven Zentrum, das hier Gewinnbare charakterisiert. Die Verlagerung der Schulen aus der lärmbelasteten Randzone an das Zentrum läßt mit den geplanten Investitionen einen Bildungs-, Kultur- und Freizeitbereich gewinnen, in dem vor allem für die Sporteinrichtungen und gastronomischen Bereiche eine effektivere Nutzung und wechselwirkende Stimulanz gesichert werden.

Effektiver Einsatz der bildenden Kunst

Aus dem Referat
von Professor Fritz Eisel, Rektor der Hochschule für Bildende Künste, Dresden

Das beschlossene Wohnungsbauprogramm hat uns alle vor große und begeisternde Aufgaben gestellt. So wie die Bauarbeiter ständig nach neuen, besseren Methoden suchen, sind auch wir verpflichtet, die Qualität unserer Arbeit zu erhöhen und Reserven aufzuspüren sowie Mängel und Hemmnisse unserer Arbeit aufzudecken. Diesem Anliegen dienen schließlich die meisten der auf diesem Symposium geäußerten Gedanken – Gedanken, die alle um das „bessere Werden" kreisen.

Die frühzeitige Mitarbeit der bildenden Künstler ist wesentlich dadurch begründet, daß sie sich im Laufe ihres künstlerischen Wirkens Spezialkenntnisse angeeignet haben, die nicht jedermann ohne weiteres mitbringt. Die bildenden Künstler, Maler, Bildhauer und Grafiker haben in der Regel ein feines und zutreffendes Gefühl für Räume, sowohl was ihre vertikale als auch horizontale Ausdehnung betrifft. Sind sie auch oftmals, was durchaus eine ihrer Schwächen ist, kaum von Fragen der Ökonomie oder der Baupolitik belastet und können mit dieser Schwäche manchen Städtebauer oder Architekten zur Verzweiflung bringen. Sie haben aber, das hat die gemeinsame Arbeit oft genug bewiesen, doch erst einmal recht, wenn sie z. B. die viel zitierte „Langeweile" mit treffenden Argumenten bekämpfen, wenn sie nicht ohne weiteres jede öde, doch ökonomisch begründbare Baustruktur akzeptieren, wenn sie fordern, zu kleinen Plätzen mehr Fläche zu geben und überdimensionierte Flächen zu verkleinern.

Bei all dem lernen sie in Zusammenarbeit mit ihren Freunden, den Architekten, und hauptsächlich von diesen, sich immer besser „nach der Decke zu strecken" und die ökonomischen oder bautechnischen Forderungen zu berücksichtigen; aber eben nicht gleich und immer etwas bockig, und da möchte ich sagen: zum Glück.

Man sagt den bildenden Künstlern manchmal etwas ironisch nach, sie seien auch „Lebenskünstler", ja, das sind sie. Meist ohne luxuriöse Ambitionen haben sie einen Blick für das Schöne im Sinne von Organischem, Gewachsenem, Komplexem, Leichtem aber auch Gediegenem.

Diese schöne Umwelt wird wesentlich mitgeprägt durch Werke der Bildenden Kunst, sei es nun im Freiraum oder im Inneren der Bauwerke.

Die Bildende Kunst im städtebaulichen Raum kann aber auch nicht andere, nicht jedem Einwohner sofort auffallende Fehler, die die Qualität des Wohngebietes herab- oder doch nicht heraufsetzen, ausgleichen. So gibt es Fehler, die wir nicht wiederholen dürfen, wie in Leuben, wo der Bereich des Landgrabens mit seinem Blick auf die andere Elbseite durch einen Wohnblock abgeriegelt wurde, der wegen der geforderten Stundenzahl der Besonnung der Balkonseite auch nicht abgewinkelt werden konnte.

Ich glaube, hier hat die weniger wichtige, aber massiv vertretene Forderung der Bauvorschrift die gesamtgesellschaftlich wichtigere zum Nachteil aller besiegt. Sollen sich bildende Künstler um solche Dinge überhaupt kümmern? Ja, denn sie haben das Recht und die Pflicht dazu, wie jeder Bürger.

Jeder, der mit Bildender Kunst – und besonders mit Bildender Kunst im Städtebau – zu tun hatte, weiß, wie lange es dauerte, bis die Früchte reif wurden und wieviel Blätter fielen, ja fallen mußten.

In der Phase der Ausführung nach der Bestätigung der Entwürfe und bei voller finanzieller Absicherung der Vorhaben sterben aus den verschiedensten Gründen zu viel wichtige, ja oft für die Wirkung des Kunstwerkes und damit mittelbar des städtebaulichen Raumes entscheidende Details.

Obwohl jeder weiß, dies und jenes Kunstwerk kommt, sind plötzlich – sagen wir einmal für Plastiken – keine Gründungskapazitäten gebunden, oder der Guß der Plastiken hat so lange gedauert, daß es für das betreffende Wohngebiet nach Bauabschluß um nichts in der Welt die geringste Baukapazität gibt.

Wir müssen deshalb vor allem die termin- und projektgetreue Einordnung von Kunstwerken in Bauwerke und in städtebauliche Räume organisieren lernen. Anderenfalls werden wir bestimmte, meist begabte und verantwortungsvolle Künstler nicht für die baugebundene Kunst gewinnen.

Damit soll nicht gesagt sein, daß es in der Vergangenheit viele gelungene Lösungen gegeben hätte. Die wird es auch weiterhin geben, und sogar in zunehmendem Maße.

Es kann keiner sagen, Johannstadt sähe von der Architektur her provinziell aus. Die Konzeptionen der in Kürze zu realisierenden Stadtgebiete sind reicher geworden. Prohlis bietet sich auf dem Papier als eine gute Lösung, an der aber weitergearbeitet werden muß.

Hier müssen ganze Kollektive von Gestaltern im weitesten Sinne für die Realisierung sorgen, und zwar nicht nur dem Buchstaben der Konzeption nach, sondern ihrem Anliegen nach, eine intakte, funktionierende, emotional wirkende, unverwechselbare städtische Einheit zu schaffen.

Die Hochschule für Bildende Künste Dresden hat in der Vergangenheit im Rahmen ihrer praxisbezogenen Ausbildung einige Erfahrungen in bezug auf Städtebau und Bildende Kunst gesammelt.

Um die Arbeit unserer Hochschule effektiver zu machen, mehr und verschiedenartigere Probleme der baugebundenen Kunst an die Studierenden heranzutragen, sind wir zu der Ansicht gelangt, daß es für die Aus-

bildung besser ist, den Forschungscharakter unserer Arbeit mehr zu betonen. Dabei sollte es so konkret als möglich zugehen, sollten Beispiele als Entwurf geschaffen werden, und zwar nicht nur anhand hervorragender städtebaulicher Angebote, nein, auch die heißen Eisen – wie schwierige Giebel usw. – müssen Ausgangspunkte unserer Überlegungen sein. Ausführen sollten wir nur in den wenigen Ausnahmen, die den Forschungs- und Studienablauf nicht hindern – sondern stimulieren. Die Ausführung – sowohl künstlerischer als auch kunsthandwerklicher Art – soll so gut wie ausschließlich in den Händen bewährter oder jüngerer Verbandsmitglieder liegen. Dafür sind sie da, dafür bilden wir neue aus. Seien wir froh, daß wir so viele begabte Kollegen im Verband der Bildenden Künstler der DDR in Dresden haben, aktivieren wir die noch beiseite Stehenden, nutzen wir jede Kraft und jede Idee.

Schöne Wohngebiete für unsere Bürger

Aus dem Referat von Gerhard Schill, Oberbürgermeister der Stadt Dresden

In Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitages geht es nicht einfach nur darum, mehr Wohnungen zu bauen, sondern unseren Werktätigen eine Umwelt zu gestalten, die die sozialistische Lebensweise und das Schönheitsempfinden der Menschen fördert.

Angefangen von Lückenbebauungen, dem Wohnungsbau an kurzen Straßenzügen, über kleinere Neubaugebiete sind wir zu größeren neuen Wohnkomplexen wie Leuben und Johannstadt gekommen. Mit dem Beginn des Wohnungsneubaues in Prohlis und den Vorbereitungen des Standortes Gorbitz bauen wir aber bereits Komplexe, die der Größe einer Kreisstadt entsprechen. Mit den Fragen der Umgestaltung ab 1981 kommen ohne Zweifel noch kompliziertere Aufgaben auf uns zu.

Unsere bisherigen Erfahrungen besagen eindeutig, daß diese großen Aufgaben nur in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit der Fachleute mit den gesellschaftlichen Kräften, d. h. mit den Werktätigen selbst, in hoher Qualität gelöst werden können.

Es war für uns sehr wertvoll, daß wir auf Anregung des Sekretariats der Stadtleitung der SED mit Hilfe einer komplexen Arbeitsgruppe die Neubaugebiete Leuben und Johannstadt hinsichtlich ihrer städtebaulich-architektonischen Gestaltung, der funktionellen Wirksamkeit und ihrer Ökonomie gründlich analysiert haben. Aber das Gewinnen der Erkenntnisse ist die eine Seite. Viel schwieriger ist, diese Prozesse leitungsgemäß voll zu beherrschen. Hier tragen wir als örtliche Staatsorgane eine besonders hohe Verantwortung.

Aus den vielfältigen Erfahrungen möchte ich einige Schlußfolgerungen darlegen:

Diese großen Aufgaben können nur durch eine langfristige Vorbereitung erfolgreich gelöst werden. Dadurch gelingt es, die Vielzahl der Kräfte gut koordiniert einzusetzen, zweckmäßige Lösungen durch Variantenvergleiche zu ermitteln und auch den Meinungsstreit genügend zu entwickeln.

Die Variantenvergleiche und Wettbewerbe auf Bezirksebene für eine große Zahl von Wohngebieten haben entscheidend dazu beigetragen, die besten Ideen für die Lösung der jeweiligen Aufgaben zu finden. Deshalb wollen wir diese bewährte Methode auch 1975 und in den kommenden Jahren weiter anwenden.

Nach Abschluß des großen Wohngebietes Leuben haben wir die Möglichkeit genutzt, mit den dortigen gesellschaftlichen Kräften einen Erfahrungsaustausch durchzuführen und Erkenntnisse für das neuzuplanende Wohngebiet in Prohlis abzuleiten. Viele wertvolle Hinweise wie zur Zentrumsgestaltung, zur Differenzierung der Spielplätze, zur Lösung der Verkehrsprobleme dienten dabei zur Qualifizierung der Bebauungskonzeption Prohlis.

Im Gegensatz zur Bebauung auf freiem Feld müssen wir bei den Vorbereitungen zur Umgestaltung alter Stadtgebiete die Bürger unmittelbar einbeziehen, da sie ja bereits in diesem Gebiet wohnen und die Veränderungen ihrer Wohnumwelt mit großem Interesse verfolgen. Das zeigt u. a. auch die Beteiligung von über 800 Bürgern an einer Einwohnerversammlung, in der die neue Konzeption für Friedrichstadt beraten wurde.

Von großer Bedeutung für die Qualität und Funktionstüchtigkeit neuer Wohngebiete ist die zweckmäßige Ausstattung mit gesellschaftlichen Einrichtungen. Leider treten noch bei einigen Einrichtungen wie Ambulatorien, Gaststätten und Dienstleistungseinrichtungen Verzögerungen in der Verwirklichung auf. Durch gemeinschaftliches Zusammenwirken des Bauwesens mit den örtlichen Organen wurde aber durch die Vorschläge der Erdgeschoßzonennutzung in den Hochhäusern für kleinere gesellschaftliche Einrichtungen eine eigenständige Lösungsmöglichkeit erschlossen.

Eine wichtige Erkenntnis ist die Organisierung der Zusammenarbeit zwischen Städteplanern, Architekten und bildenden Künstlern.

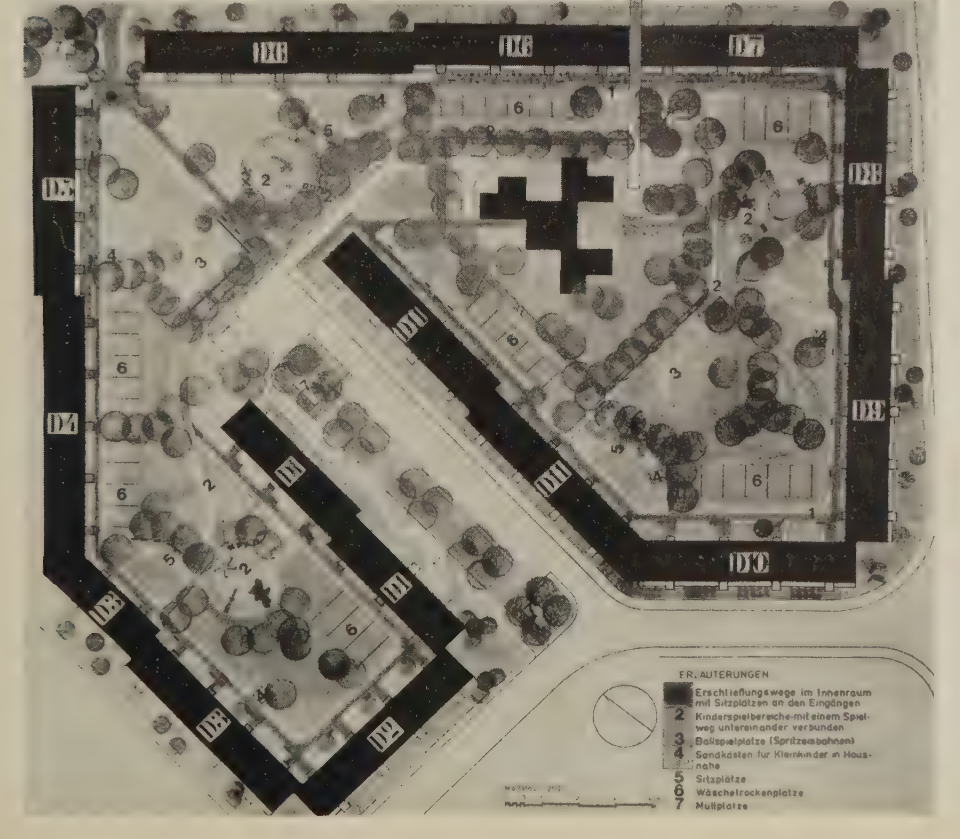
In Zusammenarbeit mit dem Verband Bildender Künstler und der Hochschule für Bildende Kunst wurden für 18 Wohngebiete jeweils spezifische Aussagen erarbeitet und damit der in den letzten Jahren eingetretene Rückstand eingeholt. Dabei ist auch die Arbeit des Gesellschaftlichen Rates für Stadtgestaltung und Bildende Kunst besonders hervorzuheben.

Das gute und richtige Herangehen und Zusammenwirken ist aber noch nicht in allen Fällen in der Praxis sichtbar. Wir müssen auch auf diesem Gebiet von der Kontinuität ausgehen und das Problem Schritt für Schritt lösen.

Zu einem gut funktionierenden, schön gestalteten Wohngebiet gehören natürlich auch die Außenanlagen. Die Fertigstellung der Freiflächen bereitet uns gegenwärtig noch erhebliche Sorgen. Trotz ständiger Steigerung und Entwicklung der Kapazitäten auf diesem Gebiet können wir diese Lücke auch in den nächsten Jahren noch nicht schließen. Dem Jahresbedarf für Grünanlagenbau mit 26,5 Millionen Mark stand nur ein Aufkommen von 13,9 Millionen Mark gegenüber.

Unsere Erfahrungen besagen, daß die Bereitschaft und Initiative der Bürger vorhanden ist, gerade auf diesem Gebiet in freiwilliger Arbeit aktiv an der Gestaltung der Wohngebiete mitzuwirken. Diese Initiative wird vor allem im Wohngebiet Zschertnitz weiterentwickelt. Für uns kommt es darauf an, geeignete staatliche Leitungsmethoden zu entwickeln, mit denen wir alle gesellschaftlichen Kräfte zusammenführen.

Im Zuge der Verwirklichung eines Beschlusses des Sekretariats der Bezirksleitung haben wir in den letzten Monaten begonnen, in den Stadtbezirken staatliche Beauftragte dafür einzusetzen, die mit dieser speziellen Aufgabe betraut werden. Wir sind überzeugt, daß wir damit Schritt für Schritt zielstrebig auch diesem Problem zu Leibe rücken und sichtbare Ergebnisse erreichen.



5 Dresden-Prohlis. Freiflächengestaltung in der Wohngruppe D



1

Bebauungskonzeption für das Wohngebiet Bautzen-Gesundbrunnen

Dr.-Ing. Peter Sniegon, Bezirksarchitekt
Dipl.-Ing. Wolfgang Tillner,
Objektverantwortlicher Architekt

Autoren:
Objektverantwortlicher Städtebauer:
Dipl.-Ing. Wolfgang Tillner
Städtebauliche Grundkonzeption:
Dr.-Ing. Peter Sniegon
Dipl.-Ing. Wolfgang Tillner
Dipl.-Ing. Axel Magdeburg
Stadttechnik/Verkehr:
Dipl.-Ing. Rochus Schrammek
Freiflächengestaltung:
Diplomgärtner Rauch, Landschaftsarchitekt

1
Bebauungskonzeption des Wohngebietes

2
Modellaufnahme des Wohngebietes

Einen wertvollen Beitrag der Städtebauer des Bezirkes Dresden zur 6. Baukonferenz stellen die Bebauungskonzeptionen Bautzen-Gesundbrunnen und Dresden-Prohlis dar.
Die Bebauungskonzeption Bautzen-Gesundbrunnen ist das Ergebnis einer sozialistischen Gemeinschaftsarbeit, wie sie in diesem Umfang im Bezirk noch nicht entwickelt wurde. Beginnend mit einer Entwurfsklausur, an der neben den Kollegen des Büros der Bezirksarchitekten Projektanten des VEB Kreisprojekt und Fachleute und Kommunalpolitiker aus den örtlichen Organen teilnahmen, über die Erarbeitung der Bebauungskonzeption in enger Verbindung mit allen Partnern bis zum Wettbewerb für das Wohngebietszentrum, wo der 1. Preis an das Kollektiv Prof. Trauzettel, TU Dresden, vergeben werden konnte, flossen unter aktiver Mitwirkung des 1. Sekretärs der Kreisleitung eine Vielzahl Ideen im Interesse einer hohen Qualität der baulich-räumlichen Umwelt für die später dort wohnenden Bautzner Bürger zu einer progressiven städtebaulichen Lösung zusammen. Das alles erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Kooperationsverband WBS 70, da im Wohngebiet Bautzen-Gesundbrunnen die Erzeugnisse des ersten sowjetischen Plattenwerkes in der DDR (zentraler Typ WBS 70/12,00) zur Anwendung kommen sollen, und die noch nicht abgeschlossene Erzeugnisentwicklung und die Herausarbeitung der städtebaulichen Lösung sich gegenseitig befruchten mußten.
In Vorbereitung der 6. Baukonferenz war es Aufgabe einer Arbeitsgruppe, der unter anderem Fachexperten des Büros, des BKD und der Bauakademie der DDR angehörten, dabei die technologischen Bedingungen zur bautechnischen Realisierung der Grundlinie der städtebaulichen Struktur herauszuarbeiten und damit die wichtigste Voraussetzung zur bevorstehenden IVE zu schaffen. Im Ergebnis der ersten Runde konnten Kompromißlösungen zu Einzelfragen herausgearbeitet werden, die die städtebauliche Grundkonzeption beibehalten und die technologisch unter vertretbaren Aufwendungen realisierbar sind. Als weiterentwickelte städtebauliche Bausteine auf der Grundlage des im Kooperationsverband herausgearbeiteten Angebots sind hervorzuheben:

- punktförmige Bauten von 5, 9, 11 und 14 Geschossen
- Punkthäuser als Kopfbauten an Scheiben
- 30°- und 60°-Keilsegmente im mehr- und vielgeschossigen Wohnungsbau
- Nutzung der Erdgeschoßzone von mehr- und vielgeschossigen Wohnbauten für gesellschaftliche Einrichtungen.

Das Wohngebiet Bautzen-Gesundbrunnen,

zwischen dem Stadtzentrum und dem neuentstandenen Stausee gelegen, wird für rund 5500 WE geplant. Das Terrain ist durch stark bewegte Morphologie des Geländes mit einer absoluten Höhendifferenz von nahezu 40 m und einer durchschnittlichen Hangneigung von 6 Prozent (Maximum 10 Prozent) bestimmt. Die in Nordsüdrichtung verlaufende Mulde des Gesundbrunnenwassers, die dem Standort seinen Namen gibt, gliedert das Gebiet in seiner Mitte. Sie soll unter Nutzung der vorhandenen Topographie und des Grünbestandes den Charakter eines Wohngebietsparkes erhalten, der einen wesentlichen Abschnitt der Fußgängerverbindung von der Innenstadt zum künftigen Naherholungsgebiet am Stausee darstellt.

■ Bauablauf: Anwendung unterschiedlicher Typen beim Wohnungs- und Gesellschaftsbau

Der **1. Bauabschnitt** — 1260 WE — (zwischen westlichem Teil der Wohnsammelstraße und Gesundbrunnenmulde) wird noch mit dem Wohnungsbautyp IW 64 (analog Wohngebiet Bautzen, Dr.-Salvador-Allende-Straße) ausgeführt.

Ein kleines Versorgungszentrum mit Kaufhalle und Gaststätte am südlichen Zugang ist diesem Teilbereich gleichermaßen zugeordnet wie der Gesundbrunnenmulde. In seiner exponierten Lage stellt es ein Pendant zum Hauptzentrum dar.

An mehreren Stellen werden Querverbindungen durch die Gesundbrunnenmulde

Verkehr

Das Wohngebiet wird von der Muskauer Straße (Verkehrsstraße) im Süden und der F 156 (Hauptverkehrsstraße) im Osten, die beide vierspurig auszubauen sind, tangiert. Die Wohnsammelstraße ist als Schleife zwischen beiden Hauptnetzstraßen konzipiert, an die sich die Anliegerstraßen als Schleifen oder Stiche mit Wendeplatz anschließen.

Zwei Buslinien mit Haltestellen, u. a. am Wohngebietszentrum und Zentrum des 1. Bauabschnittes sowie Endstation im Osten des 2. Bauabschnittes, führen in das Stadtzentrum oder in das Industriegebiet Süd. Des weiteren ist eine Verbindung zum Stausee Bautzen vorgesehen.



2

Lage im Stadtgebiet

Die Einordnung des Planungsgebietes in den Stadtorganismus, seine Anbindung an das Hauptstraßennetz und die Erschließung durch zwei städtische Buslinien schaffen günstige Weg-Zeit-Beziehungen zum Industriegebiet Süd, zu den Arbeitsstätten in der Innenstadt, zum Stadtzentrum und zum Naherholungsgebiet.
Eine optische Beeinflussung der mittelalterlichen Stadtsilhouette entsteht nicht.
Zum Beispiel der Südteil des Gebietes ist für eine 5geschossige Bebauung vorgesehen.

Städtebaulich-funktionelle Gliederung

Die Struktur des Baugebietes wird geprägt durch:

■ Topographie: Höhenlinienverlauf bestimmt Gebäudestellung; Zäsur durch Gesundbrunnenmulde
■ Landschaft: Integration der angestauten Spree und deren baumreiche Ufer
■ Verkehrserschließung: Spangenartige Führung der Sammelstraße
■ Anbindung an Stadtstruktur: Hochbaulicher Anschluß, verkehrs- und fußläufige Beziehungen
■ Stadttechnische Erschließung: Primärerschließung unter weitgehender Anwendung des Sammelkanals
■ Baubeschränkungen: Gebäudehöhen

zum Südostteil des **2. Bauabschnittes** hergestellt.
Am Schnittpunkt der „Grünachse Gesundbrunnenmulde" mit der spangenförmig geführten Wohnsammelstraße liegt das gesellschaftliche Zentrum des Wohngebietes, in dem Einrichtungen des Handels, der Gastronomie, des Dienstleistungssektors und der Kultur und Bildung sowie eine Schwimmhalle konzentriert sind.
Nordwestlich und nordöstlich davon, jeweils auf Geländekuppen — durch einen Wasserarm des Vorstaus voneinander getrennt — befinden sich zwei weitere Wohngruppen.
Jedem der vier Teilbereiche sind eine 2zügige POS sowie die erforderlichen Kindereinrichtungen zugeordnet, wobei sich — lagebegünstigt — eine Doppelnutzung der schulischen Einrichtungen einschließlich der Sportflächen für Kinder und Erwachsene anbietet.
Durch Funktionsüberlagerungen von „Wohnen" und „Kaufen" oder „Einkehren" an zentrumsfernen Punkten sollen in den Wohnbereichen zusätzliche inhaltliche und individuell-gestalterische Akzente geschaffen werden.
Ein Feierabendheim mit Pflegeteil (233 Plätze) ist in unmittelbarer Nähe zu Stausee, Zentrum und Freizeiteinrichtungen geplant.

Die Stellplätze für den ruhenden Verkehr werden ausgewiesen als:

■ Parkstreifen (Senkrechtaufstellung) an Anliegerstraßen

■ Parkstreifen (Senkrechtaufstellung) an befahrbaren Wegen

■ Parkplätze innerhalb und am Rande des Wohngebietes

■ Großanlagen am Rande des Wohngebietes als zweigeschossige Parkpaletten und Reihengaragen

Der Ermittlung des Stellplatzbedarfes lag die „Richtlinie für die Planung und Bilanzierung des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten" (Bezirk Dresden) vom 29. 9. 1972 zugrunde, die von einem Motorisierungsgrad 1 : 3,5 (PKW : EW) und einem Richtwert von 85 PKW-Stellplätzen/100 WE ausgeht.

Städtebaulich-räumliche Gestaltung

Neben ihrem funktionellen Wert für aktive Erholung und Freizeitspiel aller Altersklassen sowie für die fußläufige Verbindung Innenstadt—Stausee stellt die Gesundbrunnenmulde ein bestimmendes Gestaltungselement im Planungsgebiet dar.

Durch eine stark gegliederte, formenreiche beiderseitige Randbildung soll ihrer inhalt-

3

4

lichen Bedeutung entsprochen und ihr räumliches Erscheinungsbild verstärkt werden.

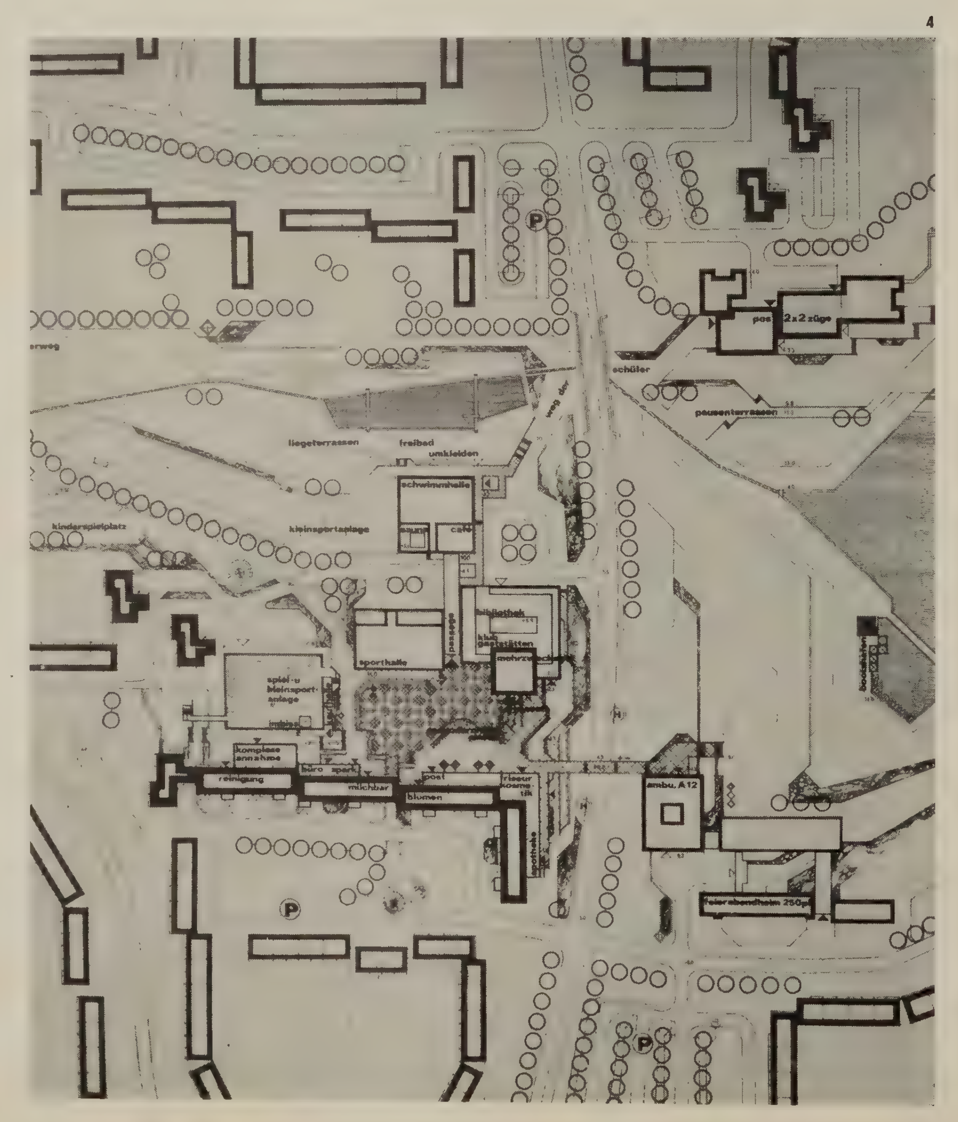
In Höhe des Hauptzentrums erweitert sich dieser Raum nach Osten und wird selbst von gesellschaftlichen Einrichtungen (Volksschwimmhalle) durchdrungen. Damit ist den an dieser Stelle besonders wünschenswerten Verknüpfungen von beiden Bauabschnitten städtebaulich Rechnung getragen.

Durch Nutzung der Erdgeschoßzonen der 11geschossige Wohnzeile und Anwendung von Vorbauten für Dienstleistungs- und ähnliche Einrichtungen ergab sich eine lineare Entwicklung des Zentrums; eine in Baukörperformen und Zuordnung funktionsgerechte, abwechslungsreiche Gruppierung von 1- und 2geschossigen Bauten (Kaufhalle, Industriewarenladen, Mehrzwecksaal mit Gaststätte und Klub) wie auch der nördlich der Sammelstraße liegende Zugang zum Vorstau (mit Ruderbootsverleih) gewährleisten eine differenzierte Folge verschiedenartig dimensionierter Räume. Hinzu kommt eine durch die Geländeformation bedingte, das Raumerlebnis verstärkende Höhenabstufung des gesamten Zentrumsbereiches bis hin zur Wasserfläche des Stausees und die komplexe Ausstattung der Fußgängerbereiche mittels Elementen der Kleinarchitektur, der Freiflächengestaltung und der bildenden Kunst.

Damit ist die planerische Voraussetzung für ein unter den in diesem Zeitraum und im Bezirk Dresden gegebenen ökonomischen Möglichkeiten hochwertiges gesellschaftliches Zentrum geschaffen.

Wohnungsbau

Die verkehrslärmfreien Bereiche (qualitativ hochwertige Freiflächen) sind von den Zo-



Autoren des 1. Preises im Wettbewerb für das Wohngebietszentrum:

Prof. Dr.-Ing. habil Helmut Trauzettel
Dipl.-Ing. Klausjürgen Schöler
Dr.-Ing. Claudia Schrader
Ingenieur Weise
Dr.-Ing. Michael Ziege
Technische Universität Dresden, Sektion Architektur

3
Perspektive des Wohngebietes

Erster Preis eines Wettbewerbes für das Wohngebietszentrum Bautzen – Gesundbrunnen

4
Lageplan

5
Modellaufnahme

6
Grundrißschema

nen des fließenden und ruhenden Verkehrs prinzipiell getrennt.

Die Differenzierung in Wohnhöfe und Straßenräume einerseits, die Folge von Straßen- und Platzräumen andererseits, die landschaftsbezogene Randbebauung, besonders die städtebauliche Fassung der Wasserfläche im Norden und die damit entstehenden wirkungsvollen Sichtbeziehungen vom Vorstau und von der den Vorstau querenden Autobahn Dresden–Görlitz werden in Einheit von Architektur, Freiflächengestaltung und bildender Kunst dem Wohngebiet Bautzen-Gesundbrunnen, ein typisches, unverwechselbares Gepräge geben und das Heimatgefühl seiner Bewohner fördernd beeinflussen.

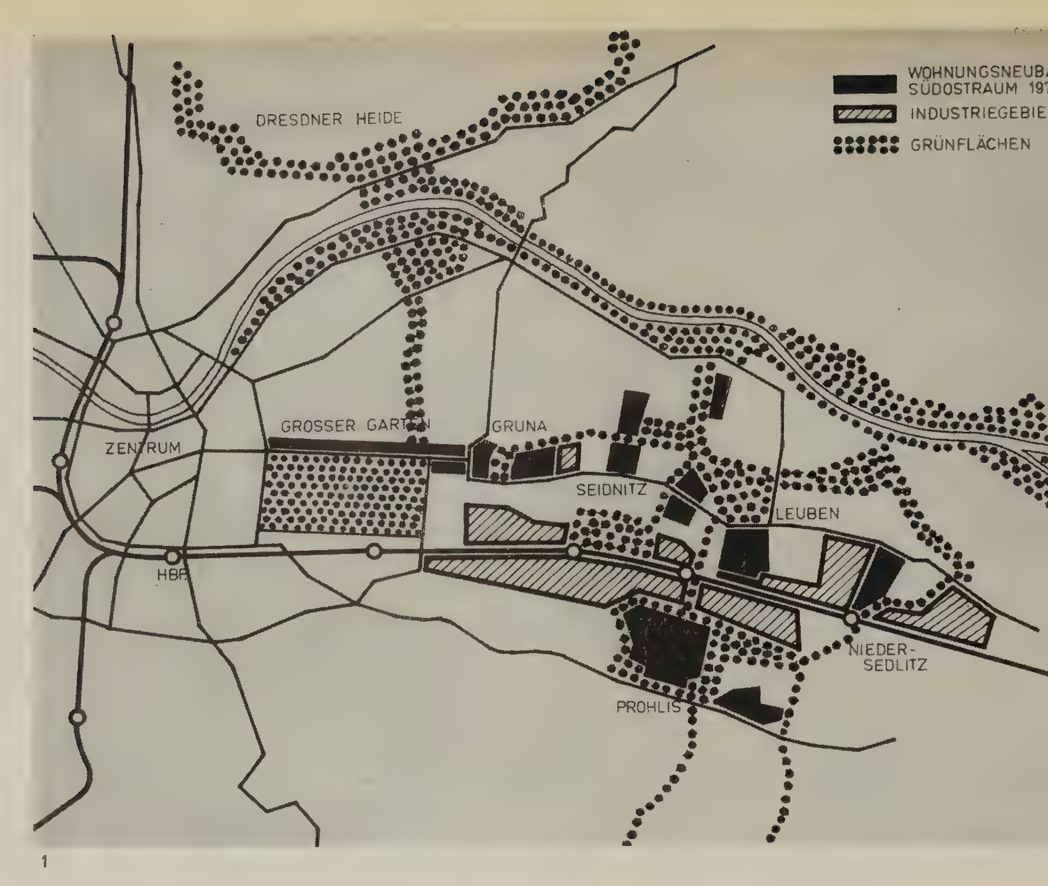


5

6

Wohngebiet Dresden-Prohlis

Dr. sc. techn. Heinz Michalk
Dipl.-Ing. Konrad Lässig
Dr.-Ing. Udo Fehrmann
Büro des Stadtarchitekten
des Rates der Stadt Dresden



1

2

Das Wohngebiet Prohlis ist das bisher größte Wohngebiet der Stadt Dresden. Mit rund 10 000 Wohnungen umfaßt es 50 Prozent des Wohnungsbauprogrammes im Fünfjahrplanzeitraum 1976 bis 1980. Die Wahl des Standortes erfolgte im Rahmen einer umfangreichen Standortoptimierung von über 50 Flächen in der Stadt Dresden und im Ballungsgebiet Oberes Elbtal.

Folgende Gesichtspunkte waren für die Wahl des Standortes ausschlaggebend:

- Die günstige Lage zu den Arbeitsstätten des Industriegebietes Niedersedlitz/Reick
- Die günstigen Voraussetzungen für die Verkehrserschließung durch die S-Bahn, die Straßenbahn und das Netz des Kraftomnibusverkehrs. Der Hauptanteil des öffentlichen Personennahverkehr wird durch die Ergänzung des Straßenbahnnetzes aufgenommen
- Die günstigen Möglichkeiten für die stadttechnische Primärerschließung. Die Errichtung eines Heizwerkes und die entsprechende Leitungsführung ist bereits auf lange Sicht geplant und vorbereitet
- Die günstigen Bedingungen für die Naherholung durch die Einbeziehung des Prohliser Bades, des Parkes Prohlis und der seit längerer Zeit stillgelegten Kiesgrube Prohlis. Alle drei Einrichtungen lassen sich zu einem zusammenhängenden Sport- und Erholungskomplex verbinden
- Die günstige kommunalhygienische Situation. Trotz der Nähe vieler Produktionsbetriebe treten keine Schademissionen auf oder sie können durch entsprechende Maßnahmen beseitigt werden.

Grundsätze der städtebaulichen Planung

Bei der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung galt es, die Erfahrungen der zuletzt fertiggestellten Wohngebiete Leuben mit rund 3500 und Johannstadt mit rund 7000 Wohneinheiten zu berücksichtigen.

Aus der Analyse dieser Gebiete ergab sich insbesondere, daß für die Gestaltung des Wohngebietszentrums, für die Lösung des ruhenden Verkehrs und für die Ausbildung der Flächen für Sport und Erholung neue Lösungsmöglichkeiten zu suchen waren.

Unter Berücksichtigung der Hinweise der Bürger des Wohngebietes Leuben, die zur Beratung der Planung des neuen Wohnge-

1
Dresden-Prohlis. Übersichtsplan

2
Bebauungsplan
1 Kaufhalle
2 Kaufhaus
3 Gaststätte
4 Mehrzwecksaal
5 Poliklinik
6 Feierabendheim
7 Sonderschule
8 Schwimmhalle
9 Sportzentrum
10 Freizeitzentrum
11 Freibad
12 Nahverkehrsmittel

3
Modell. Blick aus südwestlicher Sicht

bietes Prohlis hinzugezogen worden sind, wurde ein zusammenhängender Zentrumsbereich mit mehreren Plätzen und Passagen entwickelt, der das gestalterische Rückgrat des gesamten Wohngebietes bildet.
Als Voraussetzung für diese Lösung erfolgte gemeinsam mit dem Baukombinat Dresden die Entwicklung einer Konzeption für die Unterbringung eines Teiles der gesellschaftlichen Einrichtungen in Vorbauten und die gesellschaftliche Nutzung der damit verbundenen Erdgeschosse.
Der zukünftigen Ausgestaltung des Zentrums mit Mitteln der bildenden Kunst und der Gartenarchitektur wurde besonders Rechnung getragen, indem die Konzeption des Zentrums als sozialistische Gemeinschaftsarbeit zwischen dem Kollektiv der bildenden Künstler, dem Kollektiv der Gartenarchitekten, dem Komplexarchitekten des Baukombinates Dresden und dem Büro des Stadtarchitekten ausgearbeitet worden ist.
Für die umweltfreundliche Unterbringung des ruhenden Verkehrs bildet die Anwendung der Wohnungsbauserie 70 mit der Möglichkeit der wechselseitigen Erschließung und der Anordnung von verkehrsfreien Innenräumen eine wichtige Voraussetzung. Darüberhinaus wurden rund 70 Prozent des ruhenden Verkehrs am Rande des Wohngebietes ausgewiesen.
Für die Konzeption der Freiflächengestaltung und der Erholungsplanung im Wohngebiet war die Ausweisung von Sport- und Spielflächen innerhalb der Wohnbereiche, die Konzipierung von Tobeplätzen in günstiger Entfernung zu allen Wohngebäuden und die Erhaltung und Nutzung der vorhandenen landschaftlichen Gegebenheiten für einen Sport- und Erholungspark Grundlage der städtebaulichen Gestaltung.

Die Grundlage für die Umsetzung der städtebaulichen Ausgangspunkte in die endgültige Bebauungskonzeption war ein städtebaulicher Ideenwettbewerb im Rahmen der Bezirksgruppe des Bundes der Architekten Dresden.

Das städtebauliche Grundgerüst wird geprägt durch die Hauptkommunikationsbeziehung von Süden nach Norden zum Industriegebiet und zur S-Bahn-Haltestelle, durch die tangierenden Hauptverkehrsstraßen – wie der F 172 – nach dem Elbsandsteingebirge und durch die landschaftlichen und siedlungsstrukturellen Bedingungen.

Diesem Grundgerüst entsprechend entwikkelt sich das Zentrum westlich der Verkehrs- und Fußgängerachse bis zum Standort des Kaufhauses, an das sich der Schwerpunkt des Zentrums mit Gaststätten, Mehrzwecksaal und weiteren Spezialeinrichtungen anschließt. Damit entsteht vom Hauptzugang in das Wohngebiet (von Norden) bis zum Freizeitzentrum im Gebiet des Prohliser Par-

3



kes (im Südwesten) ein zusammenhängender attraktiver Bereich, der durch Hochhausgruppen und vielgeschossige Wohnbauten optisch betont wird. Diese neue Silhouette wird ergänzt von den elfgeschossigen Wohngruppen an der F 172 im Südosten als Auftakt zur Stadtbebauung.

Die Kombination von flächiger und linearer Entwicklung des Prohliser Zentrums hat die Konzentration der gesellschaftlichen Einrichtungen in diesem Bereich zur Folge, so daß die Funktionsbeziehungen nur durch zwei kleine Nebenzentren im alten Ortskern Reick und im Wohngebiet an der F 172 ergänzt werden müssen.

Durch die konsequente Verdichtung der Wohnbebauung zum Zentrumsbereich sind an den Randlagen die Einordnung von Sport- und Erholungsflächen und die Einordnung von großen Parkplätzen an den Zufahrten zum Wohngebiet, besonders am Langen Weg im Osten des Plangebietes und an der Niedersedlitzer Straße im Norden, möglich. Garagenstandorte, die von Garagengemeinschaften realisiert werden, sind in Nähe des Wohngebietes auf dafür geeigneten Standorten ausgewiesen.

Durch Ausnutzung der unterschiedlichen Geschoßzahlen der Wohngebäude, durch die Anordnung geschlossener Ecken, Durchgänge und Versätze, durch die Variabilität der Oberflächengestaltung und der Farbgebung wird eine möglichst abwechslungsreiche Gestaltung der Wohngebäude sowie der Wohnbereiche angestrebt. Für die gesellschaftlichen Bauten kamen die im Rahmen des Bezirkes festgelegten Typen zur Anwendung. Spezielle Lösungen werden für das zweigeschossige Kaufhaus, die Vorbauten und für kleinere Gebäude entwik-

Gesamtleitung:

Büro des Stadtarchitekten
des Rates der Stadt Dresden

Städtebauliche Lösung:

Dr. sc. techn. H. Michalk, Stadtarchitekt
Dipl.-Ing. K. Lässig,
stellvertretender Stadtarchitekt
Dr.-Ing. U. Fehrmann,
Büro des Stadtarchitekten
Dipl.-Ing. I. Lampadius,
VEB (B) Baukombinat Dresden, Komplexarchitekt
Architekt W. Hänsch,
VEB (B) Baukombinat Dresden
Architekt H. Löschau,
VEB (B) Baukombinat Dresden

Freiflächengestaltung und bildkünstlerische Gestaltung:

Diplomgärtner W. Henke,
Büro des Stadtarchitekten
Prof. F. Eisel, Maler und Grafiker,
Hochschule für Bildende Künste, Dresden
H. Peschel, Bildhauer, VBK-DDR
Architekt H. Konrad,
Büro des Stadtarchitekten
Diplomkulturwissenschaftler K.-H. Thielicke,
H. Roscher, Farbgestalter,
Büro des Stadtarchitekten
Gartenbauingenieur H. Wagner,
Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden
Gartenbauingenieur J. Pietsch,
Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden
Gartenbauingenieur G. Kretzschmar,
Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden
Diplomgärtner R. Grau,
Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden

Verkehrsplanung:

Dipl.-Ing. U. Bauer, Büro für Stadtverkehr
Dipl.-Ing. W. Hölker, Büro für Stadtverkehr
Dipl.-Ing. G. Niewand, Büro für Stadtverkehr
Dipl.-Ing. J. Richter, Büro für Stadtverkehr

Stadttechnik:

Bauingenieur G. Neumann,
Büro für Stadtarchitekten
Dipl.-Ing. G. Wange,
Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden
Bauingenieur W. Herlitze,
Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden

Ökonomie:

Bauingenieur J. Kühn, Büro des Stadtarchitekten
Dipl.-Ing. D. Pursche, Generalinvestor, Dresden
Dipl.-Ing. M. Rossow, Generalinvestor, Dresden
Dipl.-Ing. Ök. K. Römmer, Hauptplanträger

Technologie:

Bauingenieur I. Weißig,
VEB (B) Baukombinat Dresden
Bauingenieur J. Sparmann,
VEB (B) Baukombinat Dresden

Kennziffern:

Anzahl der Wohnungen	10 420
Anzahl der Einwohner	28 580
Bewohner des Feierabend- und Pflegeheims	500

Wohnungsverteilerschlüssel in Prozent

Einraumwohnung	26	Vierraumwohnung	14,5
Zweiraumwohnung	17	Fünfraumwohnung	3
Dreiraumwohnung	39,5		

Durchschnittliche Wohnungsgröße
56 m² je Wohneinheit

Durchschnittliche Belegungsquote
2,8 EW je Wohneinheit

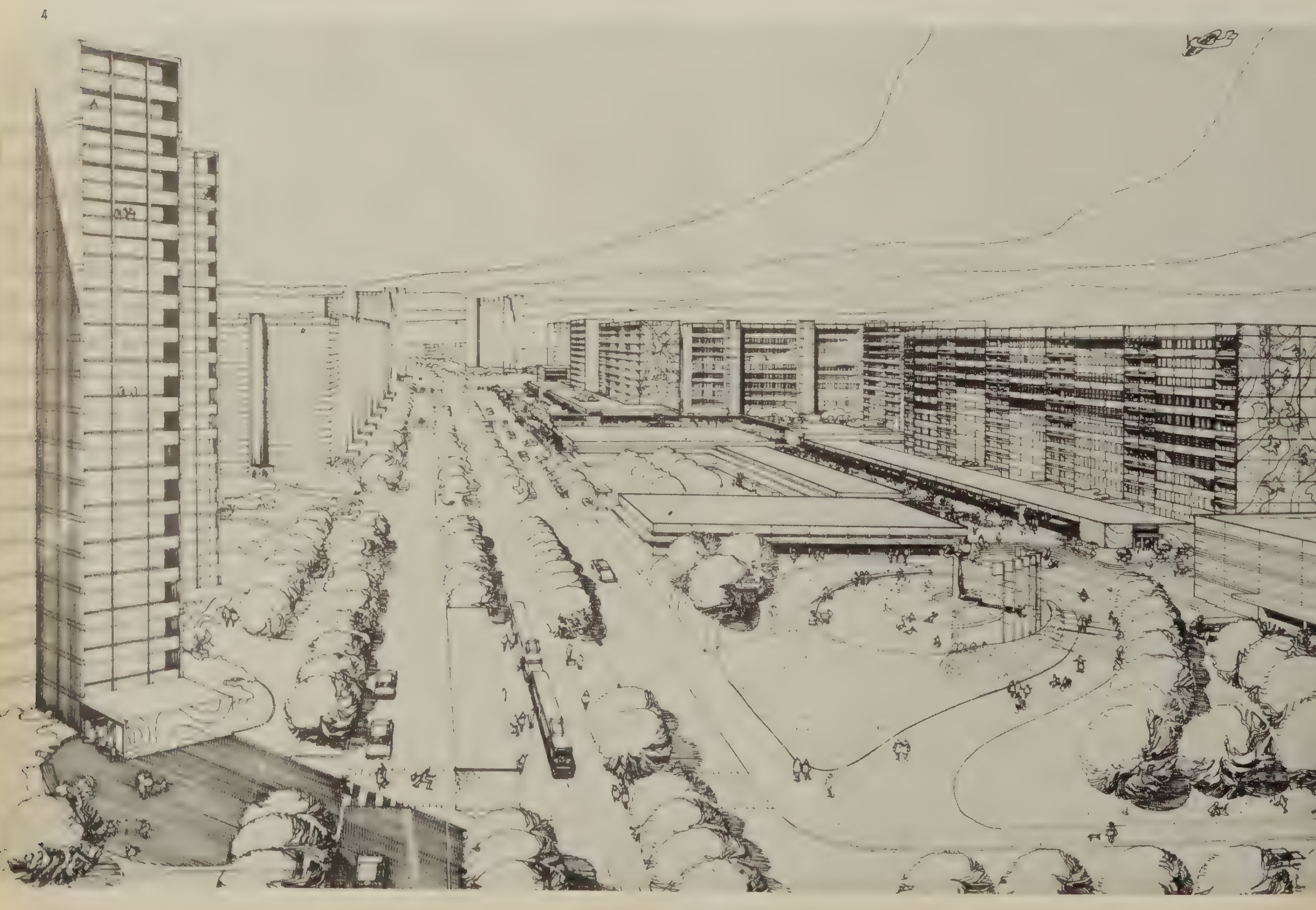
Flächenbilanz

Gesamtgebiet 140,24 ha

Wohnbauland	55,04 ha	18,9 m² je Einwohner
gesellschaftliche Einrichtungen	23,49 ha	8,1 m² je Einwohner
fließender Verkehr	11,17 ha	3,8 m² je Einwohner
ruhender Verkehr	13,89 ha	4,8 m² je Einwohner
Wohnkomplex	103,59 ha	35,6 m² je Einwohner

Einwohnerdichte 280 Einwohner je ha

4



5

4
Perspektive. Blick aus Südwesten in den Zentrumsbereich des ersten Wohnkomplexes

5
Modell. Blick aus westlicher Richtung

6
Freizeitraum und angrenzender Bereich
1 Freizeitzentrum — zentraler Bereich
2 Liegewiese
3 Minigolf
4 Tischtennis
5 Boccia
6 Shuffleboard
7 Kegelbahn
8 Rosenterrasse
9 Geräteausleihe
10 Staudengarten
11 Gaststätte
12 Wirtschaftshof
13 Spielplatz
14 Heimatzoo
15 Gerätespielplatz
16 Rodelbahn
17 Volleyball
18 Basketball
19 öffentlicher Ballspielplatz
20 Gymnastikwiese
21 Schulsportanlage
22 Schulgarten
23 Pausenhof
24 Oberschule
25 Wohngebäude
26 Park Prohlis
27 Poliklinik

6



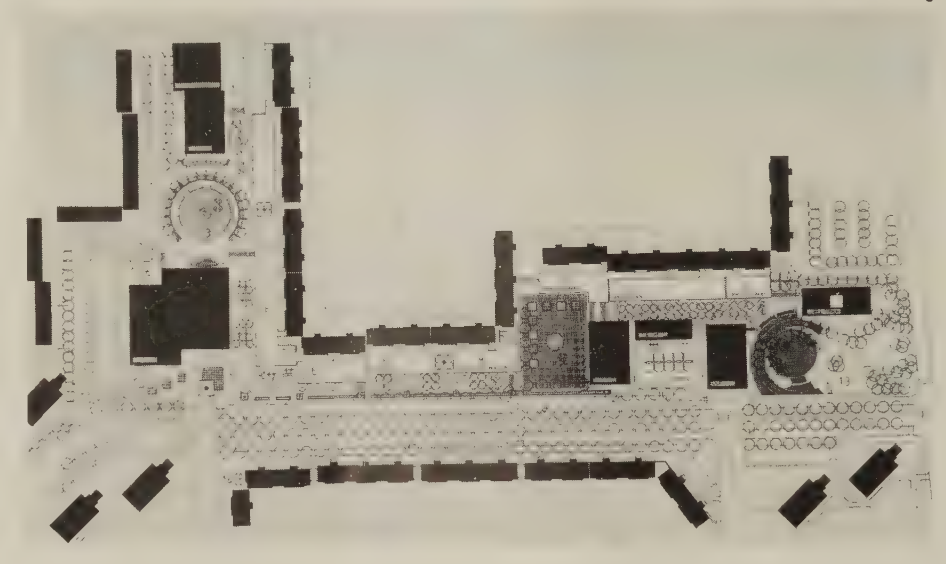
7

7
Perspektive. Blick auf den zentralen Platz im ersten Wohnkomplex

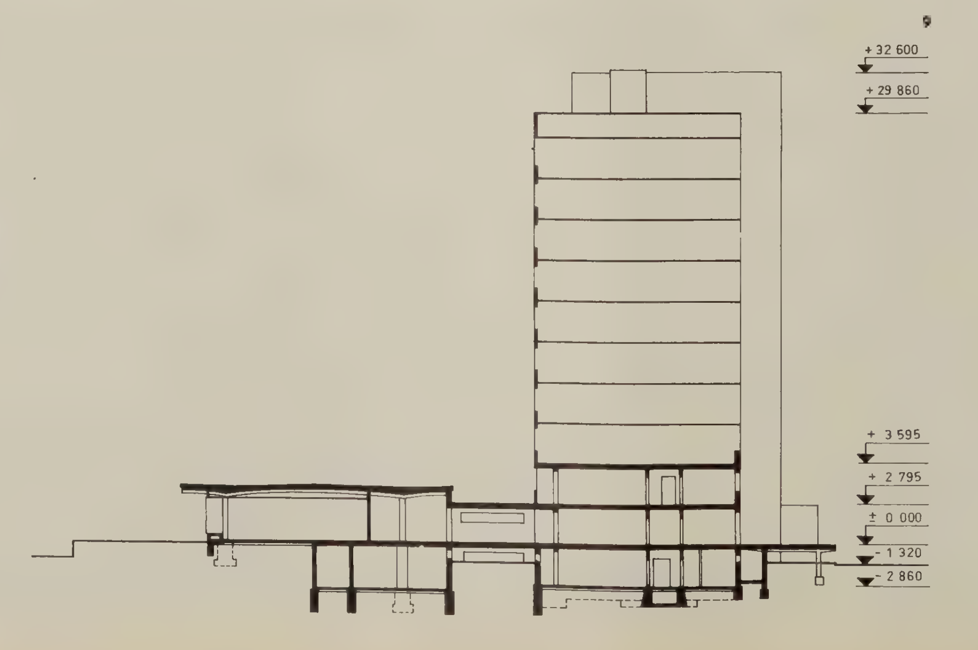
8
Plan für das Zentrum mit Freiflächen und bildkünstlerischer Gestaltung
1 Mehrzweckgebäude
2 Gaststätte
3 Platz mit Wohngebietstreffpunkt
4 Kaufhaus
5 Dienstleistungen
6 Spezialläden
7 Café
8 kulturelle Einrichtungen
9 zentraler Platz
10 Lebensmittel
11 Kaufhalle
12 Ambulatorium
13 Platz mit dem Monument der Solidarität
14 bildkünstlerisch gestaltete Giebel

9
Schnitt durch die Ladenvorbauten des Wohnhauses IW 67/70 1 : 500

8



9





kelt, die in der industriellen Montageweise auf der Grundlage eines Zwölfmeterrasters gebaut werden.

Mit der städtebaulichen Lösung des Wohngebietes wurde angestrebt, sowohl große zusammenhängende Bauformen in den Wohnbereichen zu schaffen als auch möglichst unterschiedlich gestaltete städtebauliche Raumsituationen zu erzielen und die landschaftlichen Gegebenheiten weitgehend in die Bebauung einzubeziehen.

Die von der ersten Studie konsequent durchgeführte enge Zusammenarbeit mit den ausführenden Kombinaten, dem Generalinvestor Dresden und mit einem Künstlerkollektiv hat sich als unbedingt notwendiges Erfordernis erwiesen, um eine höhere Qualität der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung zu erreichen und gleichzeitig den vorgegebenen Normativen und Kennziffern zu entsprechen.

Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs im Wohngebiet

Dipl.-Arch. Wilfried Pfau
Bauakademie der DDR
Institut für Städtebau und Architektur
Abt. Wohngebiete

Die „Komplexrichtlinie für die städtebauliche Planung und Gestaltung von Neubauwohngebieten", erarbeitet vom Bauwesen, und die „Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden", erarbeitet vom Verkehrswesen, stehen kurz vor ihrer Bestätigung.

Es ist zu erwarten, daß diese Richtlinien, gemessen an der bisherigen Resonanz in der Praxis, zu wichtigen Planungsgrundlagen bei der Erfüllung des von der 10. Tagung des ZK der SED beschlossenen Wohnungsbauprogramms für die Jahre 1976 bis 1990 werden.

Beide Richtlinien wurden im Prozeß der Erarbeitung inhaltlich miteinander abgestimmt, sie gehen bezüglich der Fragen des ruhenden Verkehrs von gleichen Prämissen aus und kommen zu gleichen Aussagen. Mit diesen Richtlinien wird ein den heutigen Erkenntnissen in Forschung und Praxis entsprechender Stand fixiert.

Ausgehend von unserem Ziel, für die Menschen gute Wohnbedingungen in schönen Wohngebieten zu schaffen und ausgehend von der Komplexität städtebaulicher Planung, möchte ich versuchen, die in den Richtlinien aufgestellten Planungsprinzipien zum ruhenden Verkehr zu diskutieren, indem ich sie anhand, insbesondere der Begutachtung von Wohngebieten mit mehr als 1000 Wohnungen, mit den gegenwärtigen Erfahrungen in der Praxis der Bebauungsplanung vergleiche, ihre Anwendbarkeit nachweise und offene Probleme darstelle.

1. Städtebauliche Planung von Wohngebieten und Verkehrserschließung

Die Planung der Wohngebiete muß, ausgehend von den Bedürfnissen der Menschen und den volkswirtschaftlichen Möglichkeiten, einerseits sämtliche Elemente umfassen, die für die Schaffung sozialistischer Wohnbedingungen notwendig sind, und andererseits geht es dabei um eine sinnvolle Verknüpfung aller Funktionselemente des Wohngebietes.

Die Qualität sozialistischer Wohnbedingungen wird wesentlich bestimmt

- von den Beziehungen des Wohngebietes zu den anderen Teilen der Stadt, insbesondere zu den Arbeitsstätten, zu den zentralen gesellschaftlichen Einrichtungen und zu den Gebieten der Naherholung
- von der Qualität der Wohnung, ihrer Ausstattung, Größe und Lage
- von der Ausstattung des Wohngebietes mit gesellschaftlichen Einrichtungen zur Erziehung, Bildung, Versorgung sowie zur gesundheitlichen Betreuung und kulturellen Betätigung
- vom funktionsgerechten Angebot an Freiflächen
- von der verkehrstechnischen Erschließung und Einordnung des ruhenden Verkehrs sowie von Art und Qualität der stadttechnischen Versorgung
- von der Wirkung der Umweltfaktoren (wie Luft, Lärm, Mikroklima) und
- von der städtebaulich-architektonischen Gestaltung.

Vom Verkehr, insbesondere vom ruhenden Verkehr, geht ein wesentlicher Einfluß auf die Qualität der Wohnbedingungen aus. Bezüglich der Anlagen des ruhenden und fließenden Verkehrs wird eine hohe Qualität erreichbar durch die richtige Einordnung dieser Anlagen in Wechselwirkung mit einer geschickten und funktionsgerechten Konzipierung der Bebauungsstruktur sowie die richtige Wahl der Arten der Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Diese Qualität ist also auch gekennzeichnet durch das richtige Maß an Flächen für den Verkehr im Vergleich zu anderen Wohngebietsflächen, wie beispielsweise Grünflächen, aber auch durch die Einhaltung städtebauhygienischer Bestimmungen. Für die städtebauliche Planung von Wohngebieten sind, bezogen auf den Aspekt des Verkehrs, vor allem folgende Grundsätze von Bedeutung:

Der erste und wichtigste Grundsatz lautet:

Im Wohngebiet hat der Fußgänger den Vorrang gegenüber dem Fahrverkehr.

Wir müssen uns bei der Planung entsprechend verhalten. Wir wollen menschengerechte Wohngebiete, nicht autogerechte Wohngebiete. Das führt zu der anerkannten Forderung, daß die Bewohner ihre Ziele innerhalb des Wohngebietes zu Fuß mit geringem Zeitaufwand und ohne Gefährdung durch den Fahrverkehr erreichen müssen, und daß wir in erforderlichem Maße Fußgänger- und Fahrverkehr räumlich voneinander trennen, indem möglichst Grünverbindungen für den Fußgänger im inneren Bereich der Wohngebiete angelegt und mit Fußgängerbereichen verbunden werden, die in den gesellschaftlichen Zentren zu bilden sind. Von besonderer Bedeutung sind die Wege zu den Kindereinrichtungen, zur Schule und zum Zentrum und im Zusammenhang mit diesen der Weg zu den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Ein zweiter Grundsatz besagt:

Die Erschließung der Wohngebiete durch den öffentlichen Personennahverkehr ist maximal zu fördern.

Dabei ist wichtig, daß durch einen guten und bequemen Anschluß des Wohngebietes an ein öffentliches Personennahverkehrsmittel, besonders im Berufsverkehr, der Anreiz zur Benutzung des privaten Pkw gemindert wird.

Der dritte Grundsatz ist:

Wohngebiete sind so zu planen, daß nur Quell- und Zielverkehr auftritt. Durchgangsverkehr ist auszuschließen.

Die Wohngebiete oder Teile von Wohngebieten (wir sprechen aus verkehrlicher Sicht hier von Verkehrszellen) sind dabei so groß zu wählen, daß deren Verkehrsaufkommen die Sammelstraßen wirtschaftlich auslastet. Der Vorzug ist der Bildung von Verkehrszellen mit 12 000 bis 16 000 Einwohnern zu geben, wobei eine äußere Erschliezung anzustreben ist.

Der vierte Grundsatz, er spricht die funktionelle Organisation eines Wohngebietes an und lautet:

Durch eine sinnvolle Konzentration und Zueinanderordnung der Elemente des Wohngebietes sind die Fahrten im Wohngebiet einzuschränken.

Das bezieht sich neben den Fragen der Beziehungen zwischen den Wohnbereichen, dem Zentrum und dem Sport- und Erholungsbereich sowie der Einhaltung oder besser der Minimierung der Fußwegentfernungen zwischen diesen Bereichen besonders auch auf die Anlagen des ruhenden Verkehrs. Im Interesse hygienischer Bedingungen sollen diese in Randlage der Wohngebiete vorgesehen werden, wobei dann aber ihre richtige funktionelle Einordnung von großer Bedeutung ist.

Diese vier genannten Grundsätze wirken generell darauf hin, daß das Auto als Bewegungs- und Transportmittel im Wohngebiet keine dominierende Rolle spielen darf. Die Durchsetzung dieser Grundsätze bei der verkehrlichen Erschließung von Wohngebieten wird langfristig gesehen sicher auch durch die Veränderung der Verkehrsgewohnheiten der „Kfz-Besitzer" erleichtert. Diese Veränderungen sind im wesentlichen eine Folge der kapazitätsmäßigen Erschöpfung der Verkehrsanlagen und sich daraus ergebender administrativer Restriktionen. Sie werden nicht nur Einfluß auf die Benutzungsstruktur der Verkehrsmittel ausüben, sondern auch in einer vom Kfz-Besitzer zwangsläufig akzeptierten territorial und zeitlich beschränkten Kfz-Benutzung zum Ausdruck kommen. Weiterhin sollte mit der Kompromißbereitschaft der Kfz-Besitzer gerechnet werden, die bislang vorhandene Freizügigkeit in der Kfz-Benutzung zugunsten einer höheren Wohnqualität einzuschränken.

2. Konzeption für den ruhenden Verkehr und Erfahrungen aus der Begutachtung von Wohngebieten mit mehr als 1000 Wohnungen

Wenn wir über den ruhenden Verkehr sprechen, dann ist das eines der wichtigsten Probleme bei der Planung und Gestaltung von Wohngebieten, das ständig auch weiterhin vieler guter Ideen bedarf, um immer brauchbareren Lösungen zugeführt werden zu können. Lösungen sind aber gerade hier mit hohen Aufwendungen verbunden, und wir wollen und müssen dabei Realität bewahren und sie in den Rahmen unserer volkswirtschaftlichen Möglichkeiten in dem Bewußtsein einordnen, daß die Lösung der Wohnungsfrage das Primat hat.

Die wachsende Motorisierung verursacht einen unverhältnismäßig großen Flächenbedarf und ständig zunehmende Störwirkungen. Die mit dem Entwurf der „Komplexrichtlinie für die städtebauliche Planung und Gestaltung von Neubauwohngebieten" vertretenen Planungsprinzipien zum ruhenden Verkehr gehen deshalb vor allem davon aus, daß gute Wohnbedingungen durch eine entsprechende Strukturierung der Bebauung sowie durch die überwiegende Anordnung von Anlagen des ruhenden Verkehrs in Randlage geschaffen werden und daß in Abstimmung mit den wachsenden volkswirtschaftlichen Möglichkeiten eine sinnvolle etappenweise Ausbaufähigkeit dieser Anlagen gewährleistet wird. Die Planungsprinzipien betreffen die Bedarfsdeckung, die Art der Unterbringung, die Lage der Anlagen, die Anordnung der Wohnbebauung und die Fußwegentfernungen.

Die folgenden Ausführungen stützen sich dabei auf rund 100 Bebauungskonzeptionen mit mehr als 1000 Wohnungen, die in das zentrale Bestätigungsverfahren beim Ministerium für Bauwesen einbezogen waren und vom Institut für Städtebau und Architektur in der Zeit von Ende 1971 bis Mitte 1974 begutachtet wurden, soweit in den betreffenden Unterlagen ausreichende und auswertbare Angaben zum ruhenden Verkehr vorhanden waren.

2.1. Zum Umfang der Deckung des Stellplatzbedarfs

In Neubauwohngebieten muß der gesamte Stellplatzbedarf der Bewohner, Beschäftigten und Besucher des Wohngebietes befriedigt werden. Daran besteht kein Zweifel. Erforderlich erscheint jedoch, daß in der praktischen Bebauungsplanung stärker als bisher auf die vollständige Deckung des erforderlichen Stellplatzbedarfs gedrungen wird; denn die gegenwärtige Praxis der Wohngebietsplanung ist gekennzeichnet durch eine meist ungenügende Ausstattung mit Anlagen des ruhenden Verkehrs, wie die Auswertung der begutachteten Bebauungskonzeptionen erkennen läßt.

Es werden teilweise weniger als 150 Stellplätze je 1000 Einwohner ausgewiesen. Das ist ein Stellplatzangebot, das bei etwa einem Zehntel der untersuchten Bebauungskonzeptionen anzutreffen ist und bereits heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht. Die folgende Tabelle zeigt die Ausstattung der Bebauungskonzeptionen mit Stellplätzen im einzelnen:

Tabelle 1: Ausstattung von rund 100 Bebauungskonzeptionen der Jahre 1971 bis 1974 mit Pkw-Stellplätzen

Stellplätze je 1000 Ew	Stellplätze je WE	Standorte %
bis 150	0,45	9
150 bis 200	0,45 bis 0,59	18
200 bis 250	0,59 bis 0,77	21
250 bis 300	0,77 bis 0,91	9
über 300	größer 0,92	28
Summe	—	85
ohne Angaben	—	15
insgesamt	—	100

Geht man von einem Motorisierungsgrad von 1 : 3,5 für das Jahr 2010 aus (1), wie er in beiden Richtlinien zugrunde gelegt wurde, und vergleicht den danach erforderlichen Stellplatzbedarf in den einzelnen Jahren mit dieser Tabelle, so ergibt sich folgendes Bild:

- 9 Prozent der Standorte genügen nicht den heutigen Anforderungen
- weitere 18 Prozent der Standorte genügen nicht den Anforderungen von 1980
- weitere 21 Prozent der Standorte genügen nicht den Anforderungen von 1985
- weitere 9 Prozent der Standorte genügen nicht den Anforderungen von 1995.

Lediglich 30 Prozent der Bebauungskonzeptionen genügen etwa den Anforderungen von 1995.

Stellplätze entsprechend dem Richtwert von 1,08 Stellplätzen je WE oder von 360 Stellplätzen je 1000 Ew (2) werden in den eingereichten Bebauungskonzeptionen nur in Ausnahmefällen ausgewiesen (z. B. Dresden-Prohlis, 1. BA).

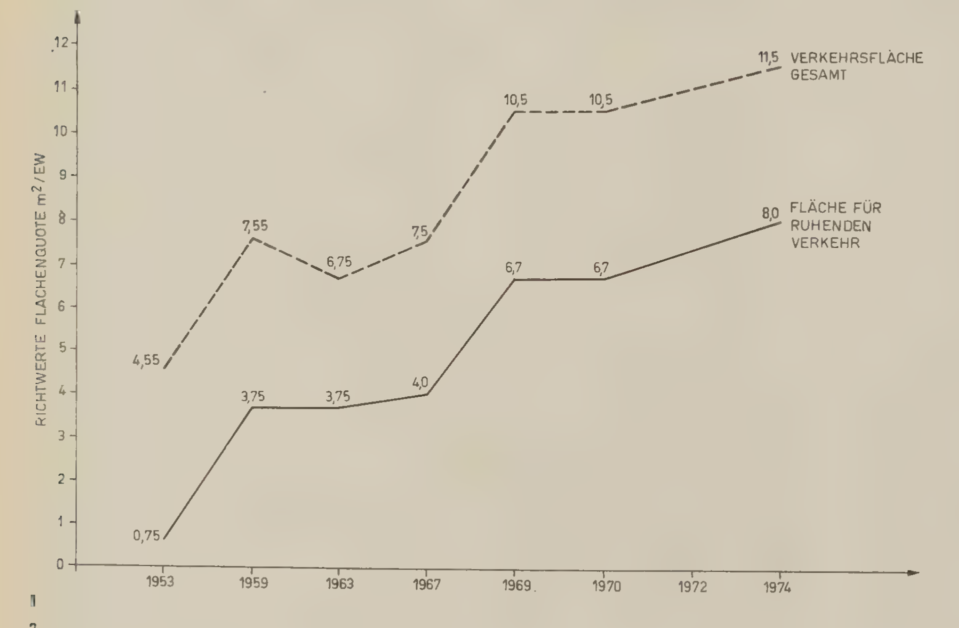
Ergänzend zu diesen Zahlenangaben muß jedoch bemerkt werden:

- Die hier verglichenen Werte der Bebauungskonzeptionen entstammen den eingereichten Unterlagen. Die durch Auflagen im Rahmen des Bestätigungsverfahrens vorgenommenen Korrekturen sind hier nicht enthalten.
- Örtlich unterschiedliche Motorisierungen und die Anwendung bezirklicher Richtlinien können darüberhinaus differenzierend auf die Ausstattung mit Stellplätzen gewirkt haben.

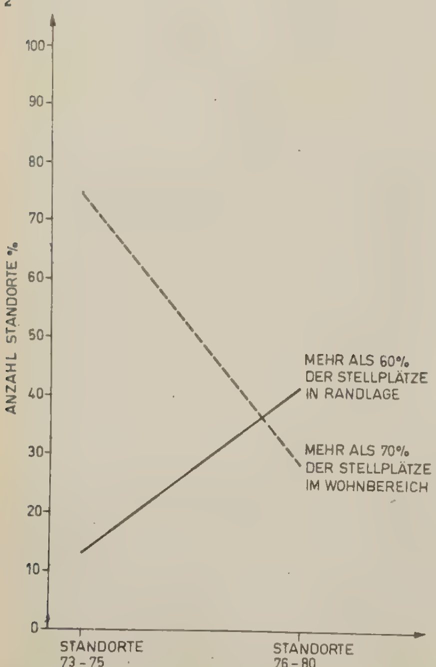
2.2. Zur Art der Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Das mit den Richtlinien fixierte Planungsprinzip lautet:

Der Stellplatzbedarf wird ebenerdig und in mehrgeschossigen Anlagen gedeckt. Bei einer Bebauung von vorwiegend 5 bis zu durchschnittlich 8 Geschossen der Wohngebäude ist städtebaulich eine Fläche zu planen, die 80 Prozent des Endbedarfs in ebenerdiger Aufstellung entspricht. Der restliche Bedarf bis zum Prognoserichtwert ist, durch eine teilweise Überbauung dieser Fläche mit mehrgeschossigen Anlagen zu decken. Bei höherer Bebauung ist der Anteil der mehrgeschossigen Anlagen – Parkpalette, Hochgarage – in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen festzulegen.



1



2

Der gegenwärtig gangbare Weg besteht demzufolge darin, daß ausgehend vom ansteigenden Stellplatzbedarf eine ausbaufähige Aufstellungsform vorzusehen ist, d. h. zunächst Freiaufstellung auf großen Flächen, die aufgrund ihrer Lage, ihres Zuschnittes und ihres Verkehrsanschlusses später mit 1, 2 oder 3 Geschossen überbaut werden können.

Den mit den Richtlinien angestrebten Festlegungen liegen folgende Überlegungen und Erkenntnisse zugrunde:

- Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohngebiet ist ein Flächenproblem. Der Anteil der Flächen des ruhenden Verkehrs an der Gesamtfläche eines Wohngebietes beträgt nach Richtwerten bei 5geschossiger und ausschließlich ebenerdiger Aufstellung bereits 20 Prozent. Das ist sehr viel: Die Wohngebäude benötigen beispielsweise nur einen Anteil von 12 Prozent an der Gesamtfläche.

Zur Verdeutlichung der Entwicklung der Flächen für den ruhenden Verkehr noch zwei Zahlenangaben:

1950 betrug der nach den damaligen Richtwerten erforderliche Anteil der Flächen des ruhenden Verkehrs an der Gesamtfläche des Wohngebietes etwa 3 Prozent und 1960 rund 8 Prozent.

Detaillierter zeigt die folgende Abbildung 1 (3) die Entwicklung der Verkehrsflächen im Wohngebiet seit 1953.

Abgesehen davon, daß dieser hohe Anteil des ruhenden Verkehrs in ebenerdiger Aufstellung die Baulandausnutzung reduziert, stehen mit den großen Flächen des ruhenden Verkehrs eine ganze Reihe visueller und gestalterischer Probleme im Zusammenhang, deren Auswirkungen im Detail untersucht werden müssen. Wir alle möchten sicherlich mit Riesenflächen aneinandergereihter Autos zu beiden Seiten unserer Wohngebäude nicht umgeben sein. Die Menge der uns umgebenden Autos ist so gesehen ein wichtiges Kriterium der Wohnqualität, ganz abgesehen von Störwirkungen, die diese Fahrzeuge auslösen.

Lösungsmöglichkeiten, um solch krasse Zustände nicht zuzulassen oder zu verändern bestehen, indem die ausschließliche Freiaufstellung vermieden wird, so wie es die mit unseren Richtlinien vertretene Konzeption für den ruhenden Verkehr vorsieht, sie bestehen aber auch in einer anderen Zuordnung der Anlagen des ruhenden Verkehrs zu den Wohngebäuden. Darauf gehe ich bei meinen Ausführungen zum nächsten Planungsprinzip ein.

Was bedeutet nun die angestrebte Festlegung, daß für den ruhenden Verkehr bei einer Bebauung von vorwiegend 5 bis zu durchschnittlich 8 Geschossen städtebaulich eine Fläche zu planen ist, die 80 Prozent des Endbedarfes in ebenerdiger Aufstellung entspricht?

Auf diesen Flächen kann der Bedarf an Stellplätzen bis etwa 1990 in Freiaufstellung abgedeckt werden. Das wäre zugleich die 1. Ausbaustufe. Zur Deckung des restlichen Bedarfs bis zum Prognoserichtwert müßten rund 25 Prozent dieser Flächen mit Parkpaletten oder ungefähr 9 Prozent mit 4geschossigen Hochgaragen bebaut werden.

Das würde im Endausbau einen Anteil von etwa 40 Prozent der Stellplätze in Parkpaletten oder 27 Prozent der Stellplätze in 4geschossigen Hochgaragen entsprechen.

Das können dann die weiteren Ausbaustufen sein. Der Anteil der Flächen für den ruhenden Verkehr an der Gesamtfläche reduziert sich bei dieser Konzeption übrigens von 20 Prozent auf 16 Prozent.

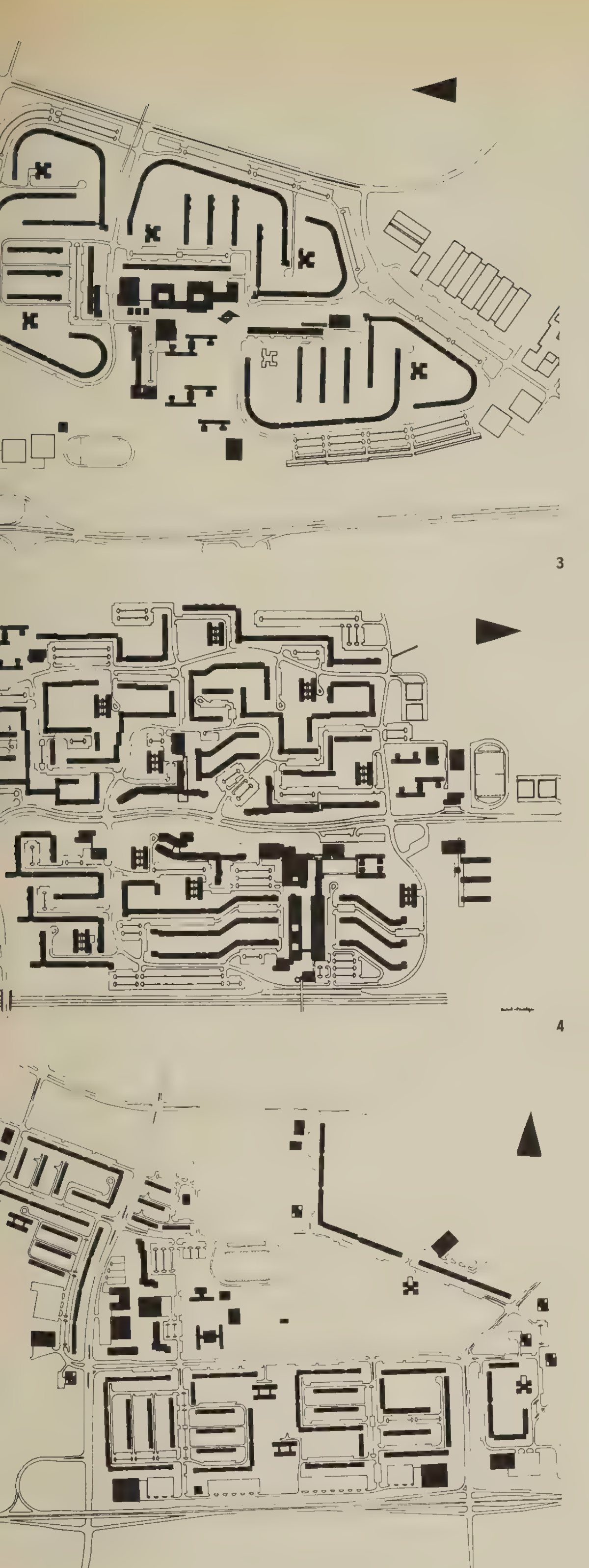
- Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Fläche liegt den angestrebten Festlegungen auch die Erkenntnis zugrunde, daß mit steigender Geschoßanzahl der Wohngebäude und damit höherer Einwohnerdichte die Anwendung kostenaufwendigerer, aber flächensparender Abstellanlagen des ruhenden Verkehrs (Parkpalette, Hochgarage) einen **geringeren** Investitionsaufwand für das Wohngebiet ergibt, als eine vollständige ebenerdige Aufstellung der Personenkraftwagen (4). Diese Tendenz wird deutlich verstärkt, wenn bei einem Wohngebietsstandort hoher Aufwand für

(1) Richtlinien für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden der DDR. Zustimmungsentwurf Zentrales Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR, Januar 1975.

(2) 360 Stellplätze je 1000 Ew ergeben sich aus 334 Pkw-Stellplätzen für 1000 Ew bei einer Belegung von 3,0 Ew je WE und einem Stellplatz je WE sowie etwa 26 Stellplätze je 1000 Ew für die gesellschaftlichen Einrichtungen bei einer Ausstattung entsprechend den Richtwerten. In den 334 Stellplätzen sind rund 50 Stellplätze für Besucher-Pkw und Kräder enthalten.

(3) Autorenkollektiv: Freiräume in städtischen Teilgebieten, Bedarf, Entwicklungstendenzen, Vorschläge. Bauakademie der DDR, Forschungsvorhaben sozialistischer Städtebau, Berlin August 1972

(4) Kress/Rietdorf: Wohnen in Städten – Planung und Gestaltung der Wohngebiete, 1. Auflage. Verlag für Bauwesen Berlin 1973. Herausgeber: Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur.



1
Entwicklung der Verkehrsflächen im Wohngebiet seit 1953 (Richtwerte)

2
Lage der Anlagen des ruhenden Verkehrs im Wohngebiet

3
Wohngebiet Rostock-Schmarl. Mehr als 70 Prozent der Stellplätze sind strukturell gut eingeordnet in Randlage geplant.

4
Wohngebiet Rostock-Evershagen. Dezentral angeordnete Anlagen des ruhenden Verkehrs, Randparkplätze sind funktionell ungünstig erst nach Durchfahren der Wohnbereiche erreichbar.

5
Wohnkomplex Potsdam, Am Stern. Randparkplätze erst nach Durchfahren der Wohnbereiche erreichbar

Entschädigung, Ersatzbauten, Verlagerungen, Primärerschließung für Stadttechnik und Verkehr auftreten. Das trifft also besonders bei Umgestaltungsgebieten zu.

Ziehe ich wieder einen Vergleich mit der gegenwärtigen Praxis der Wohngebietsplanung, so ist in der Tendenz eine grundsätzliche Übereinstimmung mit den angestrebten Festlegungen zum ruhenden Verkehr festzustellen. Bei rund 20 Bebauungskonzeptionen machen die Stellplätze in mehrgeschossigen Anlagen einen Anteil von 10 bis 70 Prozent aus. Im Durchschnitt beträgt der Anteil von Stellplätzen in mehrgeschossigen Anlagen etwa 35 Prozent bei diesen Bebauungskonzeptionen. Die meisten dieser Wohngebiete sind dabei vorwiegend mit mehrgeschossigen Wohngebäuden geplant. Dazu gehören solche Wohngebiete wie Rostock-Schmarl, Halle-Neustadt WK V, Altenburg-Nord, Leipzig-Schönefeld und Leipzig-Grünau (1. und 2. Wohnkomplex).

■ Nun zu den Problemen: Dabei besteht kein Zweifel, daß die schwierigsten Probleme bei mehrgeschossigen Anlagen zu verzeichnen sind:

a) So positiv im Interesse der Wohnqualität die Feststellung war, daß bei einer ganzen Reihe Bebauungskonzeptionen teilweise ein sogar relativ hoher Anteil von Stellplätzen in mehrgeschossigen Anlagen vorgesehen ist, so muß doch mit Nachdruck gesagt werden, daß wir bisher kaum oder gar keine Erfahrungen bei der Errichtung solcher Anlagen haben und die Gefahr besteht, daß Bebauungskonzeptionen hinsichtlich mehrgeschossiger Abstellanlagen oft nur Planungen bleiben. In der Erzeugnisentwicklung müßte in den nächsten Jahren dafür entschieden mehr getan werden. Was bisher existiert sind Ansätze. Experimente sind erforderlich! Die Erfahrungen im Wohnungsbau lehren uns, wie wichtig und richtig sie sind.

b) Der Bau mehrgeschossiger Anlagen in Wohngebieten stellt höchste Anforderungen an das Bauwesen. Haben wir aber die Baukapazität, daß beispielsweise für ein Wohngebiet von 10 000 Einwohnern 1500 Stellplätze in Parkpaletten oder 1000 Stellplätze in 4geschossigen Hochgaragen vorgesehen werden können? Das würde etwa der in den Richtlinien enthaltenen Konzeption zum ruhenden Verkehr entsprechen. Bei Parkpaletten kostet ein Stellplatz noch etwa 4000 Mark, ein einfacher ebenerdiger Stellplatz dagegen 1500 bis 2000 Mark. Diese entscheidenden Fragen verlieren auch dann nicht ihre Bedeutung, wenn wir wissen, daß bei der gegenwärtig prognostizierten Motorisierungsentwicklung in den Wohngebieten in der Regel erst zwischen 1985 und 1990 mit dem Bau mehrgeschossiger Anlagen begonnen werden braucht.

c) Experimente für mehrgeschossige Anlagen des ruhenden Verkehrs der Wohngebiete sollten Experimente auch für Finanzierung, Nutzung und Unterhaltung sein.

Wie kann der einzelne Pkw-Besitzer seinen Wunsch nach dem Bau einer Garage befriedigen? Wie kann er sich an der Finanzierung und am Bau beteiligen? Welche Formen der Nutzung und Unterhaltung sind erforderlich?

Das ist nur ein Teil der noch offenen Fragenkomplexe, die beraten und gelöst werden müssen.

2.3. Zur Lage der Anlagen des ruhenden Verkehrs im Wohngebiet

Das dritte in den Richtlinien fixierte Planungsprinzip lautet:

Mindestens 70 Prozent des Stellplatzbedarfs sind in Randlage des Wohngebietes und maximal 30 Prozent in den Wohnbereichen und am gesellschaftlichen Zentrum vorzusehen.

Unter Randlage verstehen wir hierbei, daß der ruhende Verkehr jeweils am Rande der vorn erwähnten Verkehrszellen im Zusammenhang mit Sammel- oder Verkehrsstraßen angeordnet wird, also am Rande solcher Einheiten, in denen nur Ziel- oder Quellverkehr auftritt. Das sind in der Regel Größen von 12 000 bis 16 000 Einwohnern, die ganze Wohngebiete darstellen oder auch Teile großer Wohngebiete (städtebauliche Struktureinheiten) sind.
Falsch ist jedoch die Randlage bei innerer Erschließung, wenn die Zu- und Abfahrten durch die Wohnbereiche geführt werden müssen. Dann sollte der ruhende Verkehr konzentriert an der inneren Sammelstraße und wenn man so will, damit auch am Rande – hier allerdings der Wohnbereiche – angeordnet werden. Bei der Analyse der 100 Bebauungskonzeptionen der Jahre 1971 bis 1974 zeigt sich überschläglich folgendes Bild:

■ Bei etwa der Hälfte aller Wohngebiete (51 Wohngebiete, 55 Prozent) wurden die Stellplätze mehr oder weniger in Randlage angeordnet.

■ Bei etwa der anderen Hälfte aller Wohngebiete (41 Gebiete, 45 Prozent) sind die Stellplätze ausschließlich innerhalb des Wohngebietes oder seiner strukturellen Einheiten ausgewiesen.

■ Bei allen Wohngebieten sind Stellplätze innerhalb des Wohngebietes oder seiner strukturellen Einheiten ausgewiesen.

■ Bei keinem Wohngebiet sind die Stellplätze ausschließlich am Rande vorgesehen.

Bezogen auf die ersten zwei Etappen der Begutachtung
1971/72 (Standorte 1973 bis 1975) und
1973/74 (Standorte 1976 bis 1980)
lassen sich über die vorgenannten Aussagen hinaus überschläglich folgende Entwicklungstendenzen erkennen:

■ Der Anteil der Wohngebiete mit mehr als 70 Prozent der Stellplätze innerhalb des Wohngebietes fällt von etwa 75 Prozent 1971/72 auf etwa 30 Prozent der 1973/74 begutachteten Bebauungskonzeptionen.

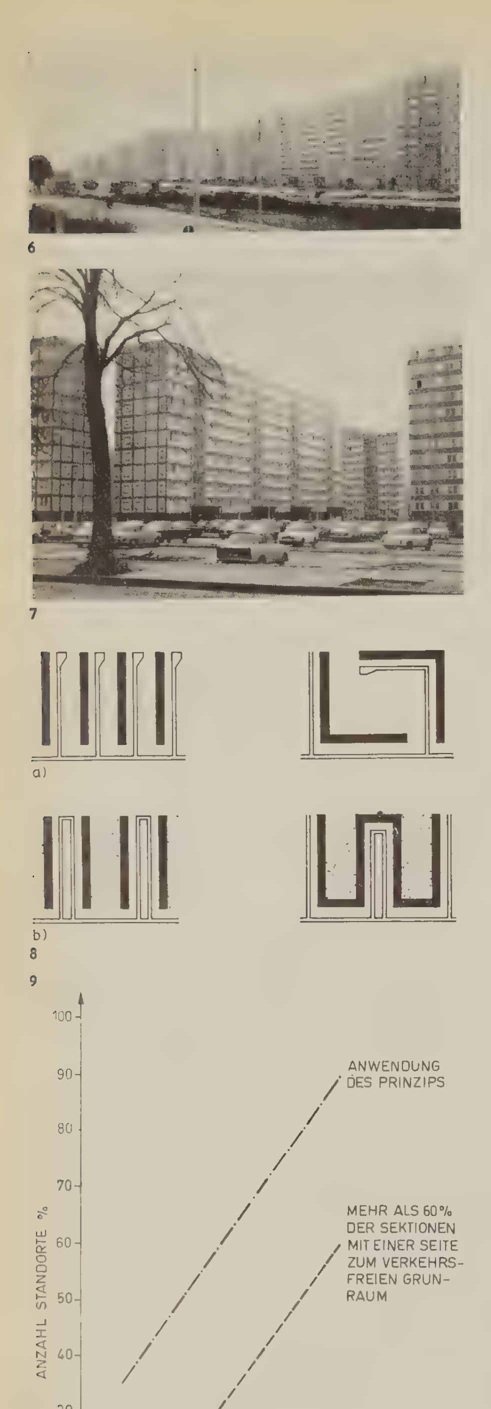
■ Der Anteil der Wohngebiete mit mehr als 60 Prozent der Stellplätze in Randlage steigt von etwa 10 Prozent 1971/1972 auf etwa 40 Prozent 1973/1974 (Abb. 2)

Dem Verhältnis 70 Prozent der Stellplätze in Randlage und 30 Prozent im Inneren des Wohngebietes, wie es in den Richtlinien gefordert ist, werden nur 5 Prozent der Bebauungskonzeptionen 1971/72 und etwa 20 Prozent der Bebauungskonzeptionen 1973/74 gerecht (Abb. 3).

Wichtig ist bei der Planung von Randparkräumen ihre richtige funktionelle Einordnung, wie bereits erwähnt. Bei 15 von 52 Standorten mit Parkplätzen in Randlage, das sind 30 Prozent dieser Standorte, ist die richtige funktionelle Einordnung nicht gegeben. In diesen Fällen sind die Stellplätze nicht als Auffangparkräume an den Zufahrten zum Wohngebiet oder zu seinen strukturellen Einheiten vorgesehen, sondern meist im Zusammenhang mit einer inneren Erschließung am entferntesten Rand der Wohngebiete geplant, so daß der fließende Verkehr erst das gesamte Gebiet durchqueren muß, um zu den Stellplätzen zu gelangen. Die Erschließungsstraßen können in diesen Fällen den auftretenden Spitzenverkehr kaum aufnehmen, die Folge sind beträchtliche Erhöhungen des fließenden Verkehrs und damit Störungen für die Anwohner. (Abb. 4, 5)
Die Analyse der Bebauungskonzeptionen bestätigt damit einmal, daß sich in den letzten Jahren eine eindeutige Tendenz zur verstärkten Ausbildung von Randparkräumen abzeichnet und zum anderen, daß ein solches Planungsprinzip in der Praxis der Wohngebietsplanung anwendbar ist.
(Abb. 6, 7)

Welche Probleme bestehen aber hierbei?

■ Insgesamt besteht bei der Anwendung von Randparkräumen das Problem, daß unter Umständen eine Suche nach günstig, den Wohnungen zugeordneten Abstellflächen überflüssigen Verkehr ins Wohngebiet zieht. Dem kann bei geschützter Fahrzeugunterbringung begegnet werden. Überlegungen sollten generell aber auch dahinge-



6

7

8

9

hend getroffen werden, daß, abgesehen von der Unterbringung in Garagen mit möglichst abschließbaren Boxen auf diesen Randparkplätzen, ein höherer Komfort geboten wird. Das könnten Waschplätze sein, aber auch Sicherheitsvorkehrungen, die dabei eine große Rolle zu spielen scheinen wie Umzäunung, Bewachung oder ähnliche Dinge. Hierfür müßten ebenfalls Experimente durchgeführt und Erfahrungen gesammelt werden.

■ Die im Interesse ruhiger und störungsarmer Wohnbereiche, Fußgängerzonen und Zentren vorzunehmende Konzentration der Stellplätze in Randlage wirft nach der teilweisen Lösung dieses einen Problems an anderer Stelle wieder neue Probleme auf. Das ist auch ganz natürlich. Probleme ergeben sich einmal hinsichtlich des sich allmählich um unsere Wohngebiete schließenden Parkplatzringes als eines unbefriedigenden Anblicks, und zum anderen löst das mit Sicherheit wieder ernste Probleme des Umweltschutzes für die Randbewohner aus. Hier nur einige Worte zu den Fragen des Lärms. Wollen wir beispielsweise verhindern, daß die mit dem Landeskulturgesetz festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so werden bei Randparkräumen entweder so große Lärmschutzabstände zwischen Wohngebäude und Parkplatz erforderlich, die vom Flächenaufwand her städtebaulich nicht tragbar sind, oder wir sind gezwungen – und das wird bei solchen Fällen in der Regel der Fall sein – Wohngebäude zu planen, die auf der Parkplatzseite mit Lärmschutzfenstern ausgestattet werden müssen, sofern das durch städtebauliche Maßnahmen, wie beispielsweise der Abschattung, nicht eingeschränkt werden kann.

2.4. Zur Anordnung der Wohnbebauung und ihrer Erschließungsstraßen

Die Wohnbebauung und ihre Erschließungsstraßen sind so anzuordnen, daß mindestens ein Wohnraum jeder Wohnung zu einem verkehrslärmfreien Grünraum orientiert ist.

Um das zu erreichen, ist die Wohnbebauung vorteilhaft so anzuordnen, daß zwischen den Gebäuden im Wechsel Erschließungsräume und verkehrslärmfreie Grünräume entstehen.

■ Im Erschließungsraum ist neben den Anlagen des fließenden Verkehrs in der Regel ein Teil der Anlagen des ruhenden Verkehrs anzuordnen (bis zu 30 Prozent der Stellplätze an den Anliegerstraßen in den Wohnbereichen).

■ Der verkehrslärmfreie Grünraum ist Kinderspielplätzen, Anlagen der Erholung und der Hauswirtschaft sowie mitunter Vorschuleinrichtungen vorbehalten.

Eine hohe funktionelle, gestalterische und insbesondere städtebauhygienische Qualität der Bebauung ist untrennbar verbunden mit den anzuwendenden Wohngebäudetypen. Das für die Differenzierung der Bebauung in Erschließungsräume und verkehrslärmfreie Grünräume wichtigste Qualitätsmerkmal eines Wohngebäudetyps ist die zweiseitige Erschließbarkeit in der Erdgeschoßzone. Es muß also möglich sein, daß die Eingänge in das Gebäude entweder auf der Wohnzimmerseite oder auf der Schlafzimmer- und Küchenseite des Gebäudes oder auf beiden gleichzeitig liegen können.

Bisher lagen die Eingänge in der Regel auf der Schlafzimmer- und Küchenseite. Mit diesen Voraussetzungen wird es erst möglich, die Bebauung, wie oben beschrieben, zu differenzieren oder, mehr verkehrsgemäß ausgedrückt, daß von einer Straße aus gleichzeitig zwei dazu parallel stehende Gebäude erschlossen werden können. Die Wohnungsbauserie 70 wird diese Voraussetzungen besitzen (Abb. 8).

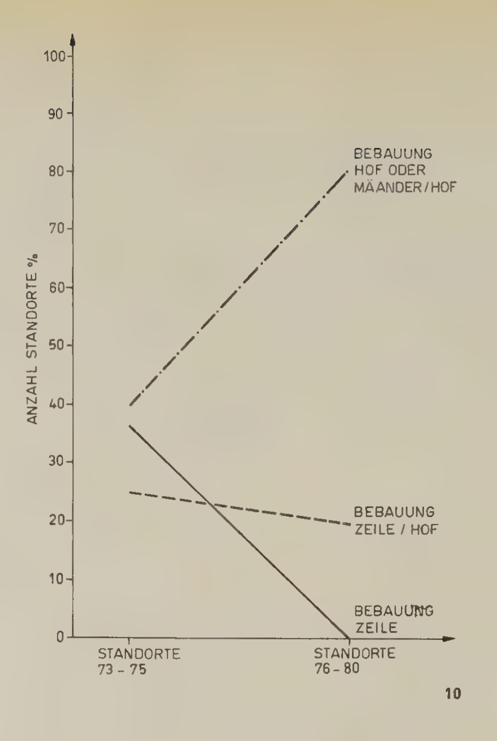
Wenden wir uns nun wieder der Analyse der begutachteten Wohngebiete zu, so sind in diesem Zusammenhang zwei Dinge interessant:

■ Inwieweit gelangte das Prinzip der Differenzierung der Bebauung in verkehrsfreie Grünräume und in Erschließungsräume zur Anwendung?

■ Welche Bebauungsformen gelangten in welchem Umfang in den untersuchten Bebauungskonzeptionen zur Anwendung?

Bei überschläglicher Betrachtung ergibt sich dabei folgendes Ergebnis:

a) Das Prinzip der Differenzierung der Bebauung in verkehrsfreie, ruhige Grünräume und in Erschließungsräume gelangt mehr oder weniger erfolgreich 1971/72 bei 35 Prozent und 1973/74 bei 90 Prozent der Bebauungskonzeptionen dieses Zeitraumes zur Anwendung. Der Anteil Bebauungskonzeptionen, bei denen mehr als 60 Prozent der Segmente (jeweils 1 Aufgang) mit einer Gebäudeseite zu einem verkehrsfreien und ruhigen Grünraum orientiert ist, wächst von 6 Prozent (4 Bebauungskonzeptionen) 1971/72 auf 60 Prozent (21 Bebauungskonzeptio-

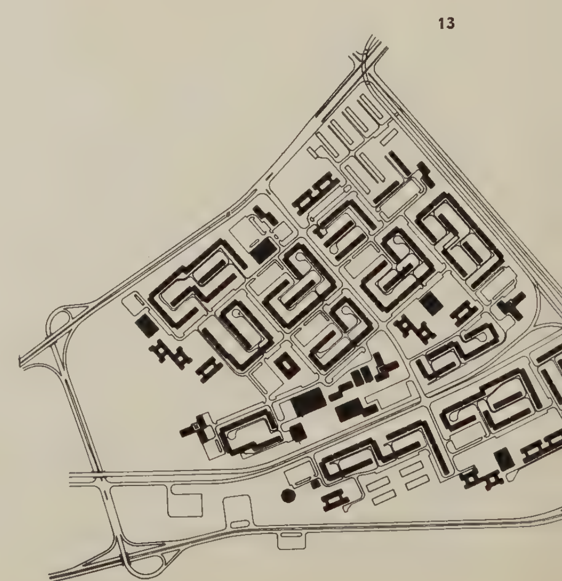


10


11


12

13



6|7
Berlin, Landsberger Chaussee/Weißenseer Weg. Wohngebiet 1, ein erstes Beispiel für einen nahezu fertiggestellten großen Randparkplatz

8
a) Undifferenzierte Bebauung – Mischung und gegenseitige Beeinträchtigung der Funktionen in jedem städtebaulichen Raum (Anlagen des fließenden und ruhenden Verkehrs, Kinderspielplätze, Anlagen der Erholung und Hauswirtschaft), Beeinflussung aller Freiräume und Fassaden von Verkehrslärm
b) Differenzierte Bebauung – Trennung der Funktionen und Bildung von verkehrsfreien Grünräumen (Kinderspielplätze, Anlagen der Erholung und Hauswirtschaft, Mietergärten) und Erschließungsräumen (Anlagen des fließenden und ruhenden Verkehrs), Lärmabschattung der verkehrsfreien Bereiche, Schutz vor Verkehrslärm für eine Gebäudeseite, Voraussetzung: zweiseitige Erschließbarkeit der Wohngebäude in der Erdgeschoßzone

9
Entwicklung der Anwendung des Prinzips der Differenzierung in verkehrsfreie Grünräume und Erschließungsräume

10
Entwicklung der Anwendung verschiedener Bebauungsformen

11|12
Wohngebiete Magdeburg, Neustädter Feld und Altenburg-Nord. Differenzierung der Bebauung in verkehrsfreie Grünräume und Erschließungsräume.

13
Wohngebiet Schwerin, Großer Dreesch, Teil 1, keine Differenzierung der Bebauung in verkehrsfreie Grünräume und Erschließungsräume, durch ungünstige Führung der Erschließungsstraßen Beeinflussung aller Freiräume und Fassaden von Verkehrslärm

14|15
Wohngebiet in der Yorckstraße in Karl-Marx-Stadt. Ungünstige Lösung der Erschließung, Mischung und gegenseitige Beeinträchtigung aller Funktionen

16
Schwedt (Oder), Wohnkomplex VI, verkehrsfreier Grünraum

17
Schwedt (Oder), Wohnkomplex VI, Erschließungsraum

18
Warszawa, Wohngebiet Stegny, verkehrsfreier Grünraum

19
Warszawa, Wohngebiet Stegny, Erschließungsraum

nen) 1973/74. Das ist unserer Auffassung nach ein beträchtlicher Qualitätszuwachs (Abb. 9).
b) Während die Zeilenbebauung sowie die Mischung aus Zeilen- und Hofbebauung 1971/72 noch in 35 Prozent bzw. 25 Prozent der Bebauungskonzeptionen zur Anwendung gelangte, sind es 1973/74 nur noch 0 Prozent bzw. 20 Prozent. Die Anwendung der Hof- und Mäanderbebauung steigt von 40 Prozent auf 80 Prozent der Bebauungskonzeptionen (Abb. 10). Daraus darf nun weder geschlußfolgert werden, daß Zeilenbebauung verboten sei, noch daß Hof- und Mäanderbebauung Wundermittel sind. Es soll damit lediglich die Tendenz erkennbar werden, daß mit der günstiger werdenden Anordnung des ruhenden Verkehrs, mit der besseren Strukturierung der Bebauung in Erschließungsräume und verkehrsfreie Grünräume auch eine Tendenz zu geschlosseneren Bebauungsformen verbunden ist. Die differenzierte Anwendung aller Bebauungsformen ist nach wie vor erforderlich und richtig. Beispielsweise wurde bei der mit viel Lob bedachten Bebauungskonzeption Rostock-Schmarl teilweise mit Zeilenbebauung gearbeitet.
Die Analyse der Bebauungskonzeptionen zeigt auch hier, daß ein solches Prinzip in der Wohngebietsplanung anwendbar ist, sie weist aber gleichzeitig darauf hin, daß erst bei wenigen Bebauungskonzeptionen sich für alle Bewohner günstige Verkehrslärmverhältnisse ergeben. Hier liegen auch gleichzeitig weiter zu lösende Aufgaben. (Abb. 11 bis 19)

2.5. Zu den Fußwegverbindungen zwischen den Wohnungen und den Anlagen des ruhenden Verkehrs

Bei der Einordnung der Anlagen des ruhenden Verkehrs ist von empfohlenen Fußwegentfernungen und maximalen Fußwegentfernungen auszugehen, die bei ungeschützter Aufstellung innerhalb des Wohngebietes 150 m und 250 m, bei ungeschützter Aufstellung in Randlage 200 m und 400 m sowie bei geschützter Aufstellung (Flachgarage, Parkpalette, Hochgarage) 400 m und 800 m betragen.

Die Fußwegentfernungen gehörten lange zu den Streitpunkten zwischen Verkehrswesen und Bauwesen. Geringere als die oben genannten Entfernungen zu fordern, scheint uns Städtebauern keinesfalls gerechtfertigt. Sie sind deshalb nicht gerechtfertigt, da ein Vergleich mit Fußwegentfernungen, wie zu gesellschaftlichen Einrichtungen unter Umständen schon bei den jetzigen Entfernungen Widersprüche erkennbar werden lassen. Die empfohlenen und die maximalen Entfernungen betragen beispielsweise:

zur polytechnischen Oberschule	600 bzw. 750 m
zur Kaufhalle	600 bzw. 750 m
zur Selbstbedienungswäscherei	600 bzw. 1000 m
zum Postamt	1000 bzw. 1250 m

Noch treffender scheint der Vergleich mit den Wegentfernungen zu den Haltestellen öffentlicher Personennahverkehrsmittel. Zu Bus und Straßenbahn werden immerhin Entfernungen von 450 bis 700 m und zur S-Bahn von 700 bis 850 m gestattet. Insgesamt soll aber besonders im Berufsverkehr die vorrangige Nutzung der öffentlichen Personennahverkehrsmittel erreicht werden, um die Benutzungshäufigkeit der Pkw einzuschränken. Nun wieder zu einigen Vergleichen mit Ergebnissen der Begutachtung.
Nach überschläglicher Ermittlung der Fußwegentfernungen bei etwa 20 Bebauungskonzeptionen ergibt sich folgendes:
- Bei kleinen Wohnungsbaustandorten von etwa 4000 bis 5000 Einwohnern sind alle Stellplätze in der Regel in Entfernungen bis zu 200 m erreichbar
- bei größeren Wohngebieten von etwa 8000 bis 16 000 Einwohnern sind rund 60 bis 80 Prozent der Stellplätze in Entfernungen bis zu 200 m erreichbar und der Rest der Stellplätze in Entfernungen bis etwa 400 m, wobei es sich hierbei um Entfernungen zu Randparkräumen handelt.

Die hier genannten Entfernungen sind tatsächlich Fußwegentfernungen, keine Radien.
Diese Untersuchung bestätigt, daß die geforderten Fußwegentfernungen eingehalten und teilweise unterschritten werden können.

Zusammenfassung

1. Durch den Vergleich zwischen den mit den Richtlinien angestrebten Festlegungen zum ruhenden Verkehr und den gegenwärtigen Erfahrungen der Wohngebietsplanung wurde generell erkennbar, daß die mit den Richtlinien formulierten Qualitätsforderungen von einem kleinen Anteil der Bebauungskonzeptionen bereits im wesentlichen erfüllt und von einem größeren Anteil angestrebt und teilweise erfüllt werden. Daraus schlußfolgere ich, daß mit den angestrebten Festlegungen realistische Zielsetzungen für die Wohngebietsplanung der nächsten Jahre gegeben werden.
2. Die mit den angestrebten Festlegungen entstehenden Lösungen stellen einen gangbaren, vernünftigen Weg dar, der Kompromisse zwischen oft widersprüchlichen Tendenzen einschließt. Wir dürfen von diesen Lösungen allerdings keine Wunder erwarten.
Alle Probleme werden mitunter nur teilweise gelöst und neue Probleme entstehen. Diese zu erkennen, zu durchschauen und zu lösen, bleibt unserer weiteren intensiven Arbeit vorbehalten. Dazu gehören solche von mir angesprochenen Fragen wie das Fahrverhalten der Pkw-Benutzer, die visuelle und städtebauhygienische Wirkung großer Randparkräume, die Entwicklung, Finanzierung, Realisierung, Nutzung und Unterhaltung mehrgeschossiger Anlagen des ruhenden Verkehrs, aber auch Fragen der funktionellen und gestalterischen Gliederung der Wohngebiete im ganzen sowie einzelner Wohnbereiche.


14


15


16


17


18

19


Zur Beleuchtung von Straßen und Wegen in neuen Wohngebieten

Dipl.-Ing. Joachim Drechsler, Dresden

Im Rahmen des Wohnungsbauprogramms der DDR bildet die umfassende Gestaltung von Wohngebieten einschließlich deren gesellschaftliche Zentren eine wesentliche Aufgabe, die nur unter Einbeziehung aller Möglichkeiten zur Verbesserung der Wohnumwelt gelöst werden kann. Auch der Gestaltung der Nachtumwelt muß in diesem Zusammenhang eine wesentliche Bedeutung beigemessen werden.

Analysen zur städtebaulichen Qualität machten deutlich, daß neuen Wohngebieten oftmals das Pulsierende, Lebendige und Städtische besonders in den Abendstunden fehlt. Die Ursachen für stadtgestalterische Unzulänglichkeiten vieler technisch kaum anfechtbaren Lösungen von Beleuchtungsanlagen sind vielfältig.

Als wesentlichste Ursache einer unbefriedigenden Nachtumweltqualität muß jedoch die Tatsache angesehen werden, daß Bedeutung und Möglichkeiten der Stadtbeleuchtung für den Städtebau in der DDR noch weit unterschätzt werden, im Gegensatz zum Beispiel zur Sowjetunion, wo Fachkollegen verschiedenster Fachbereiche seit Jahren aktiv an der Erschließung der Gestaltungsmöglichkeiten des künstlichen Lichts für den Städtebau arbeiten.

Die Aktivitäten der Beleuchtungstechniker der DDR können das Problem „Licht im Städtebau" nicht mehr allein lösen. Die grundlegenden Vorschriften sind unter Beachtung einer rationellen Energieanwendung erarbeitet. Nun gilt es, Wege der gemeinsamen schöpferischen Umsetzung und Vervollkommnung zu finden.

Beleuchtungsaufgabe / Beleuchtungsziel

Der Stadtbeleuchtung obliegt grundsätzlich neben der Gewährleistung von Funktionen der öffentlichen Sicherheit und der Verkehrssicherheit gleichrangig die Befriedigung gesellschaftlicher Anforderungen und Ansprüche nach Beleuchtungskomfort, Kommunikation und Ästhetik (1). Stadtbeleuchtungsanlagen sind integraler Bestandteil der gebauten Umwelt. Grundsätzliche Kennzeichen einer Beleuchtungsanlage sind die Erfüllung der gestellten lichttechnischen Aufgaben bei gleichzeitiger Einhaltung energiewirtschaftlicher und ästhetischer Prinzipien, denen in Abhängigkeit von Aufgabenstellung und Anlagenart unterschiedliche Bedeutung zugeordnet werden muß. Gerade in Wohngebieten treten die Differenzierungen hinsichtlich Beleuchtungsanforderung, Beleuchtungsziel, Beleuchtungslösung, Bewertung und Bauelementeeinsatz augenscheinlich zutage. Besonders die Beleuchtung gesellschaftlicher Zentren stellt die Stadtbeleuchtung vor Aufgaben, die sich mit den herkömmlichen Methoden von Planung, Berechnung und Bauelementeeinsatz kaum noch zufriedenstellend verwirklichen lassen. Gerade diese Aufgaben erfordern jedoch rechtzeitige, weitsichtige und komplex abgestimmte Planung besonders im Detail.

Die wesentlichsten mit Beleuchtungsanlagen zu versehenden Verkehrszonen innerhalb von Wohngebieten sind

- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen
- befahrbare Anliegerwege

einschließlich der angelagerten Flächen für den ruhenden Verkehr.

Bei Sammel- und Anliegerstraßen und befahrbaren Wegen handelt es sich um Straßenverkehrsanlagen, in denen mit abnehmender Wertigkeit der sporadische, unkontrollierte Fußgängerquer- bzw. Fußgängerlängsverkehr auf der Fahrbahn zunimmt. Das Beleuchtungsziel besteht darin, neben der Sicht für Fahrzeugführer (rechtzeitige und eindeutige Wahrnehmbarkeit von Fahrbahnverlauf, Fahrbahnbegrenzungen, Verkehrsleiteinrichtungen, Hindernissen und Gefahrenquellen) für den Fußgänger ein sicheres Erkennen der Gehbahnbegrenzung, das rechtzeitige Wahrnehmen von Fahrzeugen und Hindernissen, das sichere Überqueren der Fahrbahn sowie das Ein- und Aussteigen in bzw. aus Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Bei der Anlagengestaltung dominiert der Aspekt der beleuchtungstechnischen Zweckmäßigkeit.

Für die Zuordnung von Fußgängerzonen hinsichtlich einer bestimmten Beleuchtungswertigkeit und der damit engstens verbundenen Beleuchtungslösung fehlt eine entsprechende Klassifizierung analog den Straßenarten. Trotz der Verschiedenartigkeit von baulicher Gestaltung und Raumfunktion, die eine eindeutige Zuordnung oftmals nur schwer ermöglichen, können und müssen für die Belange der Stadtbeleuchtung unter Berücksichtigung der Kriterien

- Charakter und bauliche Gestaltung
- Dichte und Zusammensetzung der Funktionen
- Fußgängerfrequenz
- Beleuchtungsanforderungen

folgende zu beleuchtende Fußgängerzonen abgegrenzt werden:

- Fußgängererlebniszonen in überdachten Bereichen (Passagen, Kolonnaden)
- Fußgängererlebniszonen in Freiräumen (Plätze, Wege).

Zur letztgenannten Gruppe zählen vornehmlich stark frequentierte Fußgängerverbindungen in offener und konzentrierter Zentrumsbebauung wie Hauptwege und Fußgängerstraßen in Bereichen hoher Geschäftsdichte, Wege zu zentralen gesellschaftlichen Einrichtungen, Promenaden und breite Gehbahnen in Straßen hoher Fußgängerkommunikation.

Darüber hinaus müssen dazu intensiv genutzte und gestaltete Erholungs- und Aufenthaltsflächen wie gestaltete Freiräume in gesellschaftlichen Zentren, sowie Räume mit Hofcharakter im Bereich von Hauptwegen, Kolonnaden und Wohnbereichen gezählt werden.

Fußgängererlebniszonen sind Teile der Verkaufsfläche außerhalb von Straßenverkehrsanlagen, die ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind. Im Gegensatz zu Fahrverkehrszonen und Fußgängerqueranlagen ist hier vornehmlich Erlebnisanforderungen zu entsprechen. Das Beleuchtungsziel umfaßt zwei Aspekte: Einerseits ist durch Gewährleistung eines verkehrsbedingten Minimums des Beleuchtungsniveaus dem Fußgänger Sicherheit und Orientierung zu ermöglichen, indem Wegverlauf, Hindernisse und wesentliche Merkmale erkennbar sind. Darüber hinaus ist andererseits zur Gliederung, Belebung und Gestaltung der betreffenden Zone ein den örtlichen Bedingungen entsprechender Anteil der Beleuchtung für eine städtebaulich und architektonisch wirksame Lichtgestaltung vorzusehen (2).

Die Anlagengestaltung wird hier zum überwiegenden Teil von lichtgestalterischen Gesichtspunkten bestimmt.

Beleuchtungstechnische Kennwerte

Für Straßen und Wege in Wohngebieten ist die Festlegung von Leuchtdichtewerten auf Grund der geringen Verkehrsanforderungen nicht gerechtfertigt. In Fußgängererlebniszonen lassen sich die erzielbaren Ergebnisse von Beleuchtungslösungen zur Zeit ohnehin nur bedingt berechnen und bewerten. Der subjektive Aspekt der Beleuchtung ist in dieser Hinsicht noch zu wenig erforscht.

Unter Berücksichtigung bisheriger Erfahrungen bei der Projektierung und Errichtung vergleichbarer Anlagen sind deshalb in TGL 200–0617/10 (3) als beleuchtungstechnische Kennwerte für die genannten Straßen und Wege in Wohngebieten Lichtstromeinheiten in Verbindung mit geometrischen Anordnungsgrößen festgelegt worden.

Die darin genannten Beleuchtungsschwerpunkte sollen zur optischen Hervorhebung bestimmter Situationen genutzt werden. Sie sind bei Gewährleistung einer bestimmten Grundhelligkeit unter Variation der Gleichmäßigkeit als bewußt angewendetes Gestaltungs- und Markierungsmittel einzusetzen. Für intensiv genutzte und gestaltete Freiräume sind keine beleuchtungstechnischen Kennwerte festgelegt. Empfehlenswert ist eine im Niveau niedrige, ungleichmäßig akzentuierte Beleuchtungsgestaltung bei dezentraler, freier und mit anderen Freiflächenelementen kombinierter Anordnung der Beleuchtungselemente.

Bauelemente / Ausführungsformen

Bauelementeauswahl und Ausführungsform der Lichtpunkte sind wesentliche Voraussetzungen für zweckmäßige und gleichermaßen städtebaulich akzeptable Anlagengestaltung.

Leuchten und Lampen

Für Sammelstraßen in Wohngebieten sind Ansatzleuchten, für Anliegerstraßen, befahrbare Wege und normale Gehwege Aufsatzleuchten nach TGL 25 196/05 (4) zu verwenden. Ist durch ringförmige Verkehrserschließung des Wohngebietes eine klare Trennung in Fahrverkehrs- und Erschließungszonen gegeben, sollten in das Wohngebiet hineinführende Sammelstraßen mit Aufsatzleuchten ausgestattet werden. Vorzugsweise sollten zweilampige Leuchten eingesetzt werden.

Als Lampen sind generell rationelle Quecksilberhochdrucklampen "de luxe weiß" nach TGL 9563 (5) zu verwenden.

Für Beleuchtungsaufgaben mit höheren gestalterischen Anforderungen sind dekorative Leuchten einzusetzen. Dabei sollten die in der Produktion befindlichen Typen durch Komplettierungselemente in der Einsatzvariabilität verbessert werden. Ab 1976 wird ein neues Programm von Kugelleuchten zur Verfügung stehen.

Maste und Ausleger

Für Ansatz- und Aufsatzleuchten bei Lichtpunkthöhen > 5 m sind gerade Betonmaste nach TGL 20 997 (6) zu verwenden. Nur für Lichtpunkte < 5 m sollten Stahlmaste eingesetzt werden. Für die Montage von Ansatzleuchten werden die Betonmaste mit

Stahlrohrauslegern nach TGL 10 240 (7) komplettiert.

Ausführungsform und Zuordnung

Die Zuordnung von Mast, Ausleger und Leuchte sowie die sinnvollen Ausführungsformen müssen in Abhängigkeit von der jeweiligen Beleuchtungsaufgabe gesehen werden.

Entsprechende eindeutige Festlegungen werden als Ersatz für die TGL 200–0710/02 zur Zeit in die PV Straßenbeleuchtung eingearbeitet. Diese Festlegungen entsprechen den zu stellenden Gestaltungsanforderungen. Andere Zuordnungen, wie Aufsatzleuchten RSL 1 in Einzelanordnung bei 3,5 m, 6,5 m bzw. 8,0 m Lichtpunkthöhe oder Ansatzleuchten 1 $\times$ 125 W HQL bei 10,0 m Lichtpunkthöhe, sind beleuchtungstechnisch und ästhetisch unakzeptable Lösungen.

Anordnungsprinzipien

Die Anordnung der Lichtpunkte muß besonders in Wohngebieten neben beleuchtungstechnischen Forderungen verstärkt wohngebietsspezifischen Gesichtspunkten entsprechen. Erstere können als weitgehend erfüllt betrachtet werden, sofern die Anlagen gemäß den Festlegungen in TGL 200–0617/10 errichtet sind.

Auf Grund von Auswertungen ausgeführter Beleuchtungsanlagen sowie der Diskussion zur Neufassung von TGL 200–0617/10 sind nachfolgend einige Gesichtspunkte zusammengestellt, deren Berücksichtigung bei der Planung von Beleuchtungsanlagen in Wohngebieten zu einer Verbesserung der Anlagenqualität führen kann. Die wesentlichen Gesichtspunkte sind in TGL 200–0617/10 sowie der dazu gehörigen Projektierungsvorschrift „Straßenbeleuchtung" enthalten (8).

Anordnung allgemein

■ Die beleuchtungstechnisch bedingte Anordnung von Leuchten an Straßen und befahrbaren Wegen hat prinzipiell gemäß TGL 200–0617/10 zu erfolgen. Bei Straßenbeleuchtungsanlagen für Sammelstraßen, Anliegerstraßen und befahrbare Wege in Wohngebieten können jedoch die dort festgelegten Zwangspunkte zur Leuchtenanordnung in gewissem Umfang Veränderungen erfahren, sofern einigen der nachfolgenden Gesichtspunkte besser entsprochen werden kann.

■ Bei Fahrbahnbreiten < 10 m sowie bei Fußgängerwegen sind die Leuchten einseitig anzuordnen. Nur bei Fußgängererlebniszonen mit hohen gestalterischen Anforderungen und entsprechend weiträumiger Anlage sind zweiseitig gegenüberliegende bzw. zweiseitig versetzte Anordnungen zu wählen (z. B. Promenaden). Versetzte Anordnungen sind dabei dort vorzuziehen, wo eine Auflockerung erwünscht ist.

■ Die Leuchtenanordnung sollte derart erfolgen, daß eine Markierung von Gabelungen, Kreuzungen, Richtungsänderungen und Ausmündungen auf Verkehrszonen höherer Wertigkeit sowie von Durchgängen bzw. Durchfahrten gewährleistet und die mittelbare Aufhellung anliegender Erholungs- und Wirtschaftsflächen gegeben ist. Besonders in Fußgängererlebniszonen sollten dazu Beleuchtungsschwerpunkte geschaffen werden. Zur Erhöhung des Aufmerksamkeitswertes solcher Maßnahmen können Möglichkeiten des Aufklinkens aus der Leuchtenreihung, Farbdifferenzierungen im Bereich hoher Umfeldleuchtdichten sowie Freisteller u. ä. genutzt werden.

■ Bei intensiv genutzten und gestalteten Platzflächen sollten im Hinblick auf eine Erhöhung des Behaglichkeitsklimas lichtgestalterische Akzente in dezentraler, freier und weitläufiger Anordnung von Leuchten, Leuchtengruppierungen bzw. sonstigen Beleuchtungselementen vorgesehen und mit Elementen der Freiflächengestaltung wie Grünanlagenelemente, Schauvitrinen, Plastiken und Brunnen kombiniert werden. Bei untergeordneten Erholungsflächen sollte durch entsprechende Orientierung angelagerter Gehwegbeleuchtung eine mittelbare Aufhellung gewährleistet werden.

■ Die Leuchten sind unter Berücksichtigung der gegebenen örtlichen Situation möglichst so anzuordnen, daß eine allgemeine Raumaufhellung (Mitbeleuchtung des Umfeldes) und damit ein Beitrag zur Raumbildung und Raumgliederung erreicht wird.

In diesem Zusammenhang muß noch einmal darauf aufmerksam gemacht werden, daß die vorwiegend bei Aufsatzleuchten oftmals als unzweckmäßig beurteilte horizontale Lichtabstrahlung ja gerade das ist, was besonders in Wohngebieten benötigt wird: Licht im Raum und auf Freiflächen.

Neben diesen allgemeinen Prinzipien zur Leuchtenanordnung gilt es, spezielle Gesichtspunkte und Festlegungen einzuhalten.

Anordnung an Fahrbahnen

■ Leuchtenmaste sind mit einem lichten Abstand von 0,65 m von der Fahrbahnkante bzw. 0,35 m von der Radbahnkante anzuordnen.

■ Bei Gehbahnbreiten $\leqq 3$ m sind Leuchtenmaste in der Gehbahnrücklage anzuordnen. In geschlossener Bebauung sind Wandausleger vorzusehen.

Anordnung zu und an Fassaden

■ Zur Vermeidung einer Fensterblendung ist bei Verwendung von teilabgeschirmten oder nichtabgeschirmten Leuchten – zumeist Aufsatzleuchten – in Mastmontage ein Mindestabstand von 5 m zur Gebäudefassade einzuhalten. In Altbaugebieten ist ein Abstand von 2,5 m zulässig. Nur bei besonderen örtlichen Bedingungen sind Ausnahmen zulässig.

■ Bei einseitiger Bebauung sind Ansatzleuchten auf der den Gebäudefassaden gegenüberliegenden Seite anzuordnen. Aufsatzleuchten sind vorzugsweise auf der Fassadenseite anzuordnen.

Anordnung an und auf Stellflächen

■ Für am Rande von Stellflächen des ruhenden Verkehrs angeordnete Leuchtenmaste gelten folgende Mindestabstände zur Fahrbahnkante:

Fahrzeuglängsaufstellung	0,65 m
Pkw-Senkrechtaufstellung	1,00 m
Lkw- und KOM-Senkrechtaufstellung	2,00 m

■ Innerhalb von Stellflächen angeordnete Leuchtenmaste sind mit Inseln und Hochbord zu versehen. Als allseitiger lichter Abstand zwischen Bord und Mast sind 1,0 m bzw. 2,0 m einzuhalten.

■ Bei Parkbuchten und Parkstreifen im Verlaufe von Straßen sind Leuchtenmaste im Sinne einer durchgängigen Leuchtenflucht auf Parkbuchtenzungen im Regelabstand der Leuchten anzuordnen oder mit Hochbord einzufassen.

Anordnung in Grünanlagen

■ In maschinell zu pflegenden Rasenflächen angeordnete Maste und Schaltschränke sind mit bündig verlegten Betonelementen oder Flächen aus Ortbeton zu umgeben. Der lichte Abstand zwischen äußerer Pflegekante und Bauelement muß mindestens 0,25 m betragen.

■ Zwischen Bäumen und Leuchtenstandorten sowie der Kabelführung ist ein Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten. Besonders Aufsatzleuchten sind vorzugsweise auf der Baumstandsseite anzuordnen. Bei Neuanlagen sind Baum- und Maststandorte zu koordinieren.

Leuchtenstandorte und Stadtreinigung

■ Bei Müllbehälterstandplätzen darf der Abstand zwischen Leuchtenstandort und Behälterstandort nicht mehr als 10 m betragen.

■ Bei Anordnung von Leuchten in maschinell zu reinigenden Fußgängerverkehrsflächen ist eine lichte Durchfahrbreite von 1,8 m und eine lichte Durchfahrhöhe von 2,3 m zu gewährleisten.

Schlußbemerkungen

Für neue Beleuchtungsanlagen mit unterschiedlichen Realisierungsphasen und Eigentumsrelationen sollte grundsätzlich von einer Gesamtbeleuchtungskonzeption ausgegangen werden. Das gewährleistet die technische, technologische und kompositorische Einheit der Anlagengestaltung und sichert die rechtzeitige komplexe und abgestimmte Einbeziehung aller Beleuchtungseinrichtungen des Wohngebietes.

Für die Stadtbeleuchtung stimmen die Phasen der Planung und Investitionsvorbereitung weitgehend überein. Letztere enthalten nahezu exakte Standort- und Bauelementevorstellungen. Diese Festlegungen werden aber wesentlich beeinflußt bzw. sind abhängig von Anlagen bzw. Vorstellungen tangierender Fachbereiche wie Verkehrs- und Freiflächenplanung und Anlagennutzer. Das erfordert eine Abstimmung von Anfang an. Anderenfalls können subjektiv unbeabsichtigte oder objektiv leichtfertige Festlegungen von Fachbereichen, die die Anlagen der Stadtbeleuchtung zwingend beeinflussen, zu nicht realisierbaren bzw. von vornherein unzulänglichen Lösungen führen.

Eigentumsspezifische Beleuchtungsanlagen, z. B. der KWV, AWG, an Schulen, Kindereinrichtungen und gastronomischen Einrichtungen, mit Bauelementen und Errichtungsprinzipien, die der einheitlichen Konzeption der übrigen Beleuchtungsanlagen im Wohngebiet widersprechen, sind unakzeptabel.

Der Beitrag soll nicht den Eindruck erwekken, daß ja nunmehr alles in Vorschriften geregelt sei! Festgehalten sind nur die lichttechnischen, verkehrs- und bautechnischen Zwangspunkte, die bei der Gestaltung zu beachten sind, nicht aber eine komplexe architektonische Gestaltung unserer Wohnumwelt ersetzen sollen.

Literatur

(1) Eckert, M.; Drechsler, J.: Erweiterte Aufgabenstellung der Stadtbeleuchtung. Kommunale Dienstleistungen 6 (1970) H. 3, S. 5 und 6

(2) Eckert, M.; Drechsler, J.: Beleuchtung von Fußgängerzonen. Institut für Kommunalwirtschaft Dresden, März 1973, 130 S., 22 Bilder, 16 Tabellen, 41 Lit.

(3) TGL 200–0617/10, Beleuchtung mit künstlichem Licht; Straßenbeleuchtung

(4) TGL 25 196/05, Elektrische Leuchten – Außenleuchten; Arten und Hauptkennwerte

(5) TGL 9563/02, Elektrische Lampen, Quecksilberhochdrucklampen, Sortiment

(6) TGL 20 997/01, Spannbetonmaste; Sortiment und Bezeichnung

(7) TGL 10 240, Elektrische Leuchten; Außenleuchten; Ausleger

(8) Projektierungsvorschrift „Beleuchtung mit künstlichem Licht"; Teil 3: Straßenbeleuchtung

(9) Eckert, M.: Handbuch der Stadtbeleuchtung. VEB Fachbuchverlag, Leipzig 1969



Leningrad
Probleme der Planung und Bebauung

1
Wohngebäude am Swerdlowskajaufer

2
Experimentalwohnungsbau an der Belgradskastraße

3
Das neue Hotel „Leningrad" entstand im zentrumsnahen Bereich der Stadt.

G. N. Budlakow, Verdienter Architekt der RSFSR
Chefarchitekt der Stadt Leningrad

Leningrad nimmt als bedeutendes industrielles Zentrum unter den Städten der UdSSR einen hohen historisch-revolutionären Rang ein. Seine großartigen Architekturensembles und Denkmäler der Baukunst sind weit über die Grenzen der UdSSR hinaus bekannt und haben weltweite Anerkennung gefunden.

Mit dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution wurden die Grundlagen für eine völlige Umgestaltung dieser Stadt geschaffen.

Umfangreiche Arbeiten auf dem Gebiet des Massenwohnungsbaus und des kulturellen Bauschaffens wurden bereits in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg ausgeführt. Hauptziele waren die Vervollkommnung und der Neuaufbau kommunaler Wirtschaftseinrichtungen, des Verkehrswesens, die Schaffung von Grünanlagen und die Gestaltung eines modernen Stadtbildes. Nach dem Ende des Großen Vaterländischen Krieges wurden alle diese Arbeiten mit neuer Kraft in Angriff genommen.

Im Jahre 1966 bestätigte der Ministerrat der UdSSR den Generalplan für die Entwicklung Leningrads. Dieses Ereignis hat für die künftige Geschichte dieser Stadt eine außerordentliche Bedeutung. Der Generalplan ist seinem Wesen nach ein grandioses Programm für die weitere Entwicklung und Umgestaltung Leningrads während eines Zeitraums von 25 Jahren, d. h. bis zum Jahre 1990. Seine Verwirklichung wird der gesamten Stadt optimale Arbeits-, Wohn- und Freizeitbedingungen gewährleisten.

Mit diesem Dokument werden die Wege zur Lösung eines ganzen Bündels von Problemen des Städtebaus gewiesen. Viele dieser Probleme haben große soziale Bedeutung.

Zu den wichtigsten Fragen, die der Generalplan behandelt, zählen die Begrenzung der Bevölkerungszahl; die Begrenzung des territorialen Wachstums der Stadt auf den Rahmen, der im Jahre 1963 festgelegt wurde; die Bereitstellung von Wohnraum, der modernen Ansprüchen genügt und die Schaffung von Einrichtungen der materiellen und kulturellen Versorgung für die gesamte Bevölkerung Leningrads und seiner Vororte; Sanierung und Umweltschutz im Hinblick auf Luft und Wasser; Heranführung der städtischen Bebauung in breiter Front an die Küstenlandschaft des Finnischen Meerbusens und Umwandlung Leningrads in eine „Stadt am Meer"; Schaffung kürzester und komfortabler Verbindungen für den innerstädtischen Verkehr sowie zielstrebige Entwicklung aller Arten von Fernverkehrsverbindungen; Errichtung eines Waldpark-Schutzgürtels, der die ganze Stadt umgibt sowie zuverlässiger Schutz der Stadt vor Überschwemmungen.

Objekte, die auf das Stadtbild einwirken und die Tendenz zur zahlenmäßigen Zunahme der städtischen Bevölkerung begünstigen können, dürfen in Leningrad nur dann errichtet werden, wenn hierzu für jeden einzelnen Fall die Genehmigung des Ministerrates der UdSSR vorliegt. Hierzu gehören u. a. neue Industriebetriebe, wissenschaftliche Forschungs- und Projektierungsinstitute, Konstruktionsbüros und Hochschulen. Als Ausnahmen von dieser Regelung sind lediglich Betriebe zugelassen, die für die Versorgung der Bevölkerung erforderlich sind oder zur Befriedigung des Bedarfs der städtischen Bauwirtschaft gebraucht werden. Das angestrebte hohe Entwicklungstempo der Leningrader Industrie wird durch Intensivierung des technischen Niveaus erreicht. Diesem Zweck dienen die Rekonstruktion und Modernisierung vorhandener Betriebe, die Einführung der neuen Technik, die Vervollkommnung der Technologie sowie die komplexe Mechanisierung und Automatisierung von Produktionsprozessen.

Weitere wirksame Impulse in dieser Richtung werden von der Spezialisierung, der Kooperation zwischen verschiedenen Industriezweigen und der Stabilisierung der Produktionsvoraussetzungen erwartet.

Im Laufe der letzten Jahre wurden in der Stadt und im Gebiet Leningrad mehr als 80 große Industrie- und wissenschaftliche Produktionsvereinigungen ins Leben gerufen. Diese neue Form der Leitung der Industrie schuf die Voraussetzungen für den wissenschaftlich-technischen Fortschritt und die beschleunigte Einführung neuester Erkenntnisse der Wissenschaft in die Sphäre der industriellen Produktion.

Etwa seit der Mitte der sechziger Jahre wurde in Leningrad eine umfangreiche Arbeit an der grundlegenden Erneuerung der Grundfonds der Industriebetriebe und anderen Objekte der Basis des Städtebaus in Angriff genommen. So wurden in der Regel auf dem Gelände bestehender Betriebe und Organisationen neue moderne Produktionsstätten und Laboratoriumshallen errichtet. Neue Gebäude für Hoch- und Fachschulen, wissenschaftliche Forschungsinstitute, Projektierungs- und Konstruktionsbüros wurden errichtet. Viele dieser Einrichtungen und Betriebe beteiligen sich aktiv an der Gestaltung der Bebauung von städtischen Magistralen, Plätzen und Uferstraßen.

Die technische Umrüstung der Industrie und die Erneuerung der Ausstattung von Hochschulen, Forschungs- und Projektierungsinstituten fördern die Lösung wichtiger sozialer und städtebaulicher Aufgaben.

Mitunter hat es sich als zweckmäßig erwiesen, darauf zu verzichten, ein gestecktes Ziel durch Umbau vorhandener Baulichkeiten auf betriebs- oder institutseigenem Gelände erreichen zu wollen. Die Errichtung eines völlig neuen Komplexes auf einem anderen Grundstück war dann vorteilhafter, wobei sich außerdem noch eine Annäherung der Arbeitsstätte an das Wohngebiet erreichen ließ.

In anderen Fällen hat sich die Verlagerung geplanter Objekte von städtebaulicher Bedeutung in kleinere oder Mittelstädte außerhalb des Weichbildes von Leningrad als optimale Variante erwiesen.

2

So wird z. B. eine neue Gebäudegruppe der Leningrader Staatlichen A. A. Shdanow-Universität in Petrosawodsk errichtet. Dort befindet sich auch bereits die physikalische Fakultät. Im Einklang mit dem Fortschritt der Bautätigkeit werden schrittweise auch die anderen Fakultäten der Universität nach Petrosawodsk verlagert. Das Schiffbauinstitut und die Hochschule für Seefahrtingenieure werden an einem neuen Standort aufgebaut.

Das Onkologische Institut und einige andere Forschungseinrichtungen auf dem Gebiet der Medizin werden in das unweit Leningrads gelegene Pessotschny überführt, wo auf diese Weise ein Zentrum der Wissenschaft entsteht.

Mit der Modernisierung der bestehenden Industriebetriebe hängt die Ausführung einer Reihe von Maßnahmen zusammen, die auf die völlige Beseitigung oder wenigstens maximal mögliche Einschränkung der von ihnen ausgehenden Quellen von gesundheitlichen Schädigungen gerichtet sind. Zu diesen Maßnahmen gehören u. a. der Bau von Staubfang- und Gasreinigungsanlagen, Abwasserkläranlagen, die schrittweise Verlagerung vieler Betriebe oder Betriebsabteilungen, die gesundheitsgefährdenden oder feuergefährlichen Charakter haben, aus dem Weichbild der Stadt. Weitere wichtige Objekte größeren Umfangs sind der Aufbau eines Fernheizsystems und eines umfassenden Netzes der Gasversorgung sowie die Schaffung eines den modernsten Anforderungen genügenden Kanalisationssystems. Alle diese und noch zahlreiche weitere, hier nicht aufgezählte Maßnahmen werden getroffen, um der Stadt optimale Umweltbedingungen zu bieten.

Die größte Aufgabe des Generalplanes, die vor allem einen für die Entfaltung der Stadt lebenswichtigen Hintergrund hat, ist die Versorgung der gesamten Bevölkerung Leningrads mit modernen Wohnungen. In engem Zusammenhang mit ihrer Verwirklichung ist die im Generalplan vorgesehene umfassende Entwicklung und Vervollkommnung von Einrichtungen aller Art für die kulturelle und materielle Versorgung der Bevölkerung zu sehen.

In der Rede des Genossen L. I. Breshnew auf dem XXIV. Parteitag der KPdSU und in den vom Parteitag verabschiedeten Dokumenten wurde die außerordentliche Bedeutung der Sicherung einer wesentlichen Erhöhung des materiellen und kulturellen

3



4
Projekt für die Bebauung des Mushestaplatzes

5
Haus der politischen Bildung am Rastrelliplatz

6
Blick auf den neuen Flughafenkomplex

7
Abfertigungshalle im Flughafenkomplex

8
Neungeschossiges Experimentalwohngebäude auf der Wasilewskiinsel



4



5



6

7



Lebensniveaus des Sowjetvolkes hervorgehoben. Der Weg hierzu führt über die Steigerung des Umfangs und der Effektivität der sozialistischen Produktion, den wissenschaftlich-technischen Fortschritt und die Beschleunigung des Wachstums der Arbeitsproduktivität.

Bei der Betrachtung der Beschlüsse des XXIV. Parteitages der KPdSU kann die Wichtigkeit eines der im Generalplan für die Stadt Leningrad gestellten niedergelegten Beschlusses nicht hoch genug eingeschätzt werden: Der gesamten Bevölkerung dieser Stadt und ihrer Vororte ist bis zum Jahre 1990 ein mittlerer Wohnraum von 22,5 m^2 je Einwohner zur Verfügung zu stellen, wobei jede Familie ihre eigene Wohnung mit allen modernen Einrichtungen zu erhalten hat.

Die gegenwärtig erreichte Leistung des Wohnungsbaus, bei der alljährlich im Mittel etwa 2,5 Millionen m^2 Wohnraum oder 48 000 bis 50 000 Wohnungen übergeben werden, erlaubt die begründete Aussage, daß das erwähnte umfangreiche Wohnungsbauprogramm durchaus real ist.

Eins der wichtigsten Ergebnisse, zu denen der große Aufschwung des Wohnungsbaus in Leningrad geführt hat, ist die schrittweise Senkung der Einwohnerzahlen in den zentralen Bezirken der Stadt. Allein in den letzten zehn Jahren ist die Einwohnerzahl dieser Teile der Stadt um 24 Prozent zurückgegangen, ungefähr 100 000 Familien sind in die Neubaubezirke umgezogen.

In den letzten zehn Jahren wurden in Leningrad und seinen Vororten 160 allgemeinbildende Schulen mit 168 000 Schülerplätzen, mehr als 200 Gebäude für Vorschuleinrichtungen mit 55 000 Plätzen, fast 60 Bezirkspolikliniken und Einrichtungen für die ambulante Betreuung, neue Gebäude für die stationäre Behandlung in 21 Krankenhäusern sowie schließlich 70 Kaufhallen gebaut.

Weiter wurde eine Reihe von gesellschaftlichen Einzweckgebäuden, Sportanlagen usw. errichtet.

In diesem Zusammenhang verdienen der Bau des großen Konzertsaales „Oktjabrski" mit 4000 Plätzen, eines Veranstaltungssaales mit 1000 Plätzen im Kulturpalast der Kirow-Werke, sowie eines Kulturpalastes des W. I. Lenin-Maschinenbaubetriebes für 1000 Zuschauer besondere Erwähnung. Für die Leningrader Gebiets- und Stadtkomitees der KPdSU wurde ein Haus der politischen Bildung geschaffen.

An Hotelneubauten sind hier das „Leningrad" mit 1312 und das „Sowjetskaja" mit 1725 Betten zu erwähnen. Der neu erbaute Sportpalast „Jubileny" kann 10 000 Besucher aufnehmen. Eine große Sporthalle mit Tribünen für 25 000 Zuschauer befindet sich im Bau. Auf dem Flughafen von Leningrad wurde der Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes begonnen und am Flußhafen der Stadt errichtet man eine große Fahrgast-

halle. Die Arbeiten an der Schaffung eines Grüngürtels des Ruhmes entlang der Verteidigungslinie der Stadt während des Großen Vaterländischen Krieges werden energisch fortgesetzt. Eine Naherholungszone für die Bevölkerung der Stadt befindet sich im Aufbau.

Die rasche Entwicklung des Wohnungs- und Gesellschaftsbaus in Leningrad wurde durch die verbreitete Anwendung industrieller Baumethoden möglich, nach denen die Wohn- und einige Gesellschaftsbauten aus vorgefertigten Bauelementen und Konstruktionen montiert werden.

Die Wohnungsbaukombinate, deren Leistungsfähigkeit gegenwärtig jährlich bei 1,75 Millionen m^2 Gesamtwohnfläche liegt, gewährleisten im laufenden Fünfjahrplan die Errichtung von 72 Prozent des gesamten Wohnungsbauvolumens in Leningrad und den Vororten.

Die wichtigsten Magistralen, Plätze, Uferstraßen und anderen städtebaulichen Objekte von städtebaulicher Bedeutung werden nach individuellen Projekten bebaut.

Um aus mehreren möglichen Varianten die besten Lösungen herauszufinden, wird es für zweckmäßig gehalten, Architekturwettbewerbe durchzuführen, die durch eine gesellschaftliche Diskussion der eingereichten Projekte ergänzt werden. An derartigen Erörterungen nehmen der Leningrader Rat für Städtebau und die Leningrader Organisation des Bundes der Architekten der UdSSR teil. Auf diesem Wege sind bereits gute Ergebnisse erzielt worden.

Seit der Bestätigung des Generalplanes wurden in Leningrad auf neuem Baugelände, das frei zur Verfügung stand und keine komplizierten Erschließungsarbeiten erforderte, große Wohngebiete errichtet, von denen jedes 200 000 bis 250 000 Einwohner aufnehmen kann. Die größten Gebiete des Massenbaus befinden sich an der Peripherie der Stadt. Die Bebauung zahlreicher neuer Wohnviertel ist bereits dem Endstadium nahe oder teilweise auch schon abgeschlossen. In dieser Weise werden die Geländereserven der meisten gegenwärtig zur Bebauung vorgesehenen Bezirke in relativ kurzer Zeit voll ausgenutzt sein. Darum ist die Erschließung von Niederungsterritorien am nördlichen und südlichen Küstenstreifen des Finnischen Meerbusens sowie des westlichen, dem Meer zugewandten Teils der Wassiljew-Insel eines der dringenden Probleme der weiteren Entwicklung von Leningrad. Auf der Wassiljew-Insel entstand 1969 und 1970 ein neues Wohngebiet und es werden dort in nächster Zeit große Objekte in Angriff genommen, die für die gesamte Stadt von Bedeutung sind. Hierbei handelt es sich vor allem um ein Hotel für ausländische Touristen mit 2000 Betten, den Kulturpalast der Energiearbeiter und ein Fahrgastgebäude für die Seeschiffahrt.

Hier gibt es bereits eine Reihe von Wohnhäusern, die auf einem aufgespülten Gelände erbaut wurden. Es ist beabsichtigt, im Laufe der nächsten zehn Jahre den gesamten Westteil der Insel auf diese Weise zu verfestigen. In nicht ferner Zeit wird hier nicht nur die Bebauung des Uferstreifens beendet sein, sondern man wird auch die grundlegende Komposition der Hauptesplanade fertiggestellt haben, der die Idee von der Standhaftigkeit und dem Mut Leningrads während des Großen Vaterländischen Krieges zugrunde liegt. Am Ende dieser Esplanade – auf einem großen Platz, der sich zum Finnischen Meerbusen hin öffnet – wird ein Monument zu Ehren der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, der im Kampf und in der Arbeit unter der Leitung der Partei Lenins errungenen Siege der Leningrader Bevölkerung errichtet.

Der Generalplan für die Stadt Leningrad sieht die weitere räumliche Entwicklung des historisch gewachsenen Stadtkerns vor allem am Ufer der Newa vor. Dieser Abschnitt wird als die Hauptachse der Komposition der Stadt angesehen. Sie soll in südöstlicher Richtung bis zum Eingang in die Stadt führen und in westlicher Richtung am Ufer des Finnischen Meerbusens auslaufen. Gleichzeitig wird das eigentliche Stadtzentrum auch in südlicher Richtung längs der größten Magistrale der Stadt, dem Moskauer Prospekt und dem parallel dazu laufenden Nowo-Ismailowski-Prospekt erweitert. Hier, am Moskauer Platz, am Südende des Prospekts, wurde die Bebauung in den Nachkriegsjahren abgeschlossen und im Jahre 1970 errichtete man das W. I. Lenin-Denkmal. Die Erweiterung des Stadtzentrums in dieser Richtung wird durch den Platz des Sieges abgeschlossen, auf dem im Mai 1975, am Tage des Sieges, ein Denkmal für die heroischen Verteidiger Leningrads im Großen Vaterländischen Krieg eingeweiht wurde.



8

Schließlich sind auch die gesellschaftlichen Zentren der Bezirke Elemente der räumlichen Gestaltung der gesamten Stadt.

Gegenwärtig werden an den Ufern der Newa mehrere neue architektonische Ensembles geschaffen – am rechten Ufer, gegenüber dem historischen Ensemble der Smolny und der Wolodarski-Brücke und am linken Ufer im Bereich des Alexander-Newski-Platzes sowie noch an einigen anderen Stellen der Stadt. Hier werden große Gesellschafts- und Wohnbauten errichtet.

Im Jahre 1972 begann man mit der Bebauung eines Geländes im Nordwestteil der Stadt. Im Laufe des zehnten Fünfjahrplans wird sie sich allmählich dem Nordufer des Finnischen Meerbusens nähern. Im Jahre 1974 wurde der Grundstein für die ersten Wohnhäuser in einem der Stadtviertel am Prospekt Statschek im Südwestteil Leningrads gelegt. Während der nächsten Jahre wird der Wohn- und Gesellschaftsbau noch auf einige weitere Bereiche in diesem Bezirk ausgedehnt.

Mit dem Baubeginn in diesen drei Zonen schritt man zur praktischen Verwirklichung der Aufgabe, das küstennahe Territorium zu erschließen und mit der städtischen Bebauung an das Ufer des Finnischen Meerbusens heranzurücken.

Unter den Bedingungen des modernen industriellen Wohnungsbaus ist die Gestaltung einer künstlerisch hochwertigen städtischen Umwelt, die modernen ästhetischen Anforderungen gerecht wird, zum wichtigsten Problem geworden. Durch die weitgehende Typisierung der Projektierung ist die Gestaltung von Wohn- und Gesellschaftsbauten zu einer Hauptaufgabe geworden.

Die Praxis der Massenbebauung von Leningrad mit Typen-, Wohn- und Gesellschaftsbauten hat gezeigt, daß man diesem Problem sogar bei variabler städtebaulicher Komposition solcher Bauten nicht immer begegnen kann. Darum lassen die in der ersten Zeit mit industriellen Methoden errichteten und auf Typenprojekten beruhenden neuen Bezirke Leningrads noch einen Mangel an denjenigen plastischen Qualitäten erkennen, die den Reichtum der historisch gewachsenen städtischen Umwelt kennzeichnen.

Die Erkenntnis, daß dieses Problem auch in vielen anderen Städten der Sowjetunion ebenso wie im Ausland noch nicht gelöst worden ist, bedeutete für die Leningrader Architekten keine Beruhigung. Sie war vielmehr angesichts der großen Verantwortung für die städtebauliche Qualität der Bebauung der neuen Stadtbezirke und besonders derjenigen, die an den Ufern des Finnischen Meerbusens entstehen, eine Quelle ständiger Überlegung.

Seit der Mitte der sechziger Jahre nehmen im Wohnungsneubau Leningrads die vielgeschossigen Häuser einen vorrangigen Platz ein. Die Leningrader Architekten entwickelten neuen Typenprojekte, die hinsichtlich ihrer Grundrißlösung, Konstruktion und Architektur vollkommenere Lösungen darstellten. Mit ihrer Hilfe war es möglich, die



9

9
Sportpalast „Jubileny“ am Dobroljubowprospekt

10
Kindersportschule am Malyprospekt

städtebauliche Qualität der Bebauung wesentlich zu verbessern. An vielen Magistralen und Plätzen entstanden große Häuser mit neun, zwölf und mehr Geschossen, die dem Maßstab der Stadt völlig entsprachen. Die schöpferischen Bemühungen um neue Wege zur Schaffung einer plastischeren Architektur der montierten Gebäude hörten aber damit nicht auf.

Die Architekten erarbeiten eine für die städtebauliche Praxis neue Block-Sektions-Methode der Projektierung aus. Durch unterschiedliche Zusammenfügung derartiger Block-Sektionen erhielten die Architekten die Möglichkeit, im Wohnungsbau Gebäude unterschiedlicher Höhe, Längenausdehnung, Gestaltung und Silhouetten zu kombinieren. Dies war jedoch noch nicht alles. Vom künstlerisch-ästhetischen Standpunkt aus kam der von ihnen gefundenen Möglichkeit der Schaffung plastischer Fassaden für Großplattenbauten noch größere Bedeutung zu, weil auf diesem Wege die Weiterentwicklung und Vervollkommnung des vollmontierten Hausbaus betrieben werden kann.

Eine weitere Stufe zur Vervollkommnung der Methoden des industriellen Wohnungsbaus in Leningrad ist die Entwicklung eines Einheitskatalogs für vereinheitlichte Baukonstruktionen und Einzelteile, dessen Anwendung es ermöglicht, architektonische Lösungen für Vollmontagebauten auf individuelle Merkmale im Einklang mit der schöpefrischen Absicht des Architekten abzustellen. In jüngster Zeit wurde der Bau der ersten experimentellen Wohnbauten fertiggestellt, die auf der Grundlage des erwähnten Einheitskatalogs errichtet wurden. Hierin fand die reale Möglichkeit einer wesentlichen Erhöhung der städtebaulichen Qualität der Bebauung neuer Wohngebiete ihre volle Bestätigung.

Zur Sicherung der ständig zunehmenden Anforderungen an den innerstädtischen Verkehr sieht der Generalplan die Orientierung auf die Entwicklung aller Arten des gesellschaftlichen Verkehrswesens vor. Hierbei liegt der Schwerpunkt bei dem schienengebundenen Schnellverkehr, der in erster Linie durch die Metro realisiert wird.

Bis zum Ende des Generalplanes (1990) wird das U-Bahn-Netz eine Länge von 130 km erreichen. Während der letzten zehn Jahre wuchs das Streckennetz von 24,5 auf 44,7 km, bis zum Ende diesen Jahres wird es 52,9 km erreichen.

Ein wichtiges städtebauliches Problem ist die Entlastung der zentralen und der Wohngebiete Leningrads vom Automobil-Durchgangsverkehr, hauptsächlich vom Gütertransport auf der Straße. In dieser Hinsicht ist auch die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit des Verkehrsstraßennetzes zu erwähnen.

Einen großen Anteil an der Bewältigung des Stadtverkehrs haben die Transitschnellstraßen, die die Stadt in Längs- und Querrichtung durchziehen. In Übereinstimmung mit dem Generalplan begann man in Leningrad mit dem Bau einer innerstädtischen Ring-Durchgangsmagistrale, die es erlauben soll, die Verkehrsströme des Automobiltransports um den zentralen Bereich der Stadt herumzuführen. Bisher ist der erste Bauabschnitt dieser Straße in einer Länge von mehr als 7 km fertiggestellt. In zehn Jahren wurden mehr als dreißig Brükken, über zwanzig Zubringer, Kraftverkehrs- und Fußgängertunnels gebaut. Die wichtigsten von ihnen sind die Grenaderski-Brücke über die Bolschaja Newka, ein großer Autotunnel, unter dem Platz des Sieges, und eine 1200 m lange Brücke über die Gleisanlagen des Rangierbahnhofs. Der Bau dieser Brücke war der Abschluß des Baus einer Zentraltangente, die eine günstige Verkehrserschließung für alle südlichen Bezirke der Stadt herstellt.

Die Gesamtausdehnung der Grünflächen innerhalb der Stadt (ohne die Vororte) nahm in neun Jahren um 45 Prozent zu. Die Fläche der Gärten, Parks, Plätze und Boulevards hat sich nahezu verdoppelt und ist im Vergleich zum Stand vor der Revolution um mehr als das Zwanzigfache gewachsen.

Die Verwirklichung des Generalplanes für die Entwicklung der Stadt Leningrad findet bei den Partei- und Sowjetorganen der Stadt ständig intensive Beachtung. Alle Werktätigen nehmen aktiv teil an seiner Erfüllung.

Die Überzeugung, daß die Vorhaben des Generalplanes erfolgreich abgeschlossen werden, gründet sich auf die wachsende Wirtschaftskraft des Sowjetlandes, die Plantreue der Volkswirtschaft, die große Initiative, die die Leningrader unter der Führung der Kommunistischen Partei entwickeln, und die grenzenlose Liebe dieser Menschen zu ihrer Heimatstadt.

10



1

Genossenschaftlicher Wohnungsneubau in Prag

Vladimir Vaska, Plzen

1
Ansicht des Wohngebäudes von der Leninova Třída

2
Lageplan

3
Wohnungsgrundrisse

4
Geschoßgrundriß

Planung: Ing. arch. J. Polák, Ing. arch. V. Salda
Projektleitung: V. Dimitrov
Bauleiter: Ingenieur Snejdar

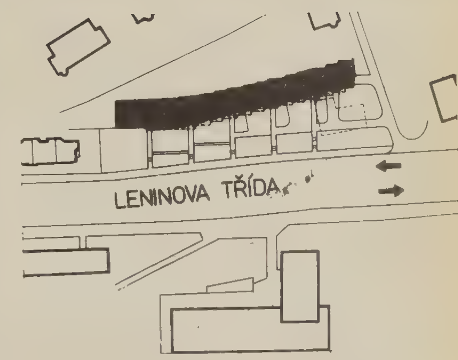
Im Rahmen der großen Anstrengungen der Prager Städtebauer und Architekten auf dem Gebiet des Wohnungsbaus nimmt der genossenschaftliche Wohnungsbau einen bedeutenden Platz ein. Im genossenschaftlichen Wohnungsbau entstehen modern ausgestattete, freundliche Wohnungen, die die Ansprüche der Werktätigen auch hinsichtlich der Grundrißlösung erfüllen. Dabei wurde für eine Reihe von Neubauten auf Grund bestimmter Gegebenheiten des Standortes bzw. der Anforderungen an die Funktion Projekte erarbeitet, die für die städtebaulich-architektonische Raumbildung von besonderem Reiz sind. Der hier vorgestellte Neubau der Wohnungsbaugenossenschaft „Prumstav" befindet sich an der Leninova Třída, der Verbindungsstrecke zwischen dem Stadtzentrum und dem Prager Flughafen. Nach gründlicher Analyse der städtebaulichen Situation schlugen die Autoren der Genossenschaft eine Sonderlösung mit 64 Wohneinheiten in fünf Geschossen vor. Die gewählte architektonische Lösung entspricht der städtebaulichen Bedeutung des Standortes und berücksichtigt die Tatsache, daß im östlich angrenzenden Bereich ein großer Grünbereich entstehen wird. Durch die Staffelung der einzelnen Gebäudesegmente wurde erreicht, daß von allen Loggien ein Ausblick auf den Grünbereich möglich ist.

Die stark gegliederte Fassade verleiht diesem Wohnhaus einen abwechslungsreichen Charakter.

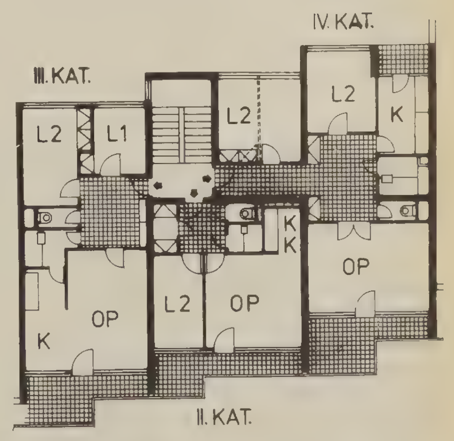
Auf Grund der starken Verkehrsauslastung der Leninova Třída als Hauptverkehrsader wurden die Schlafräume an der Rückseite des Gebäudes angeordnet.

In Höhe der Erdgeschoßzone wurden auch Garagen untergebracht.

2



3



4



30 Jahre gesellschaftlicher, technischer und künstlerischer Fortschritt in der Architektur der Ungarischen Volksrepublik

Dr.-techn. Mihály Kubinsky,
Architekt MÉSZ



1

Es ist eine lohnende Aufgabe, die Bilanz der verflossenen dreißig Jahre ungarischer Architekturentwicklung zu ziehen, da in dieser geschichtlich kurzen Zeitspanne so viel Wertvolles und Nützliches gebaut wurde, wie kaum in einer Epoche früher. Die Schwierigkeit, diese Entwicklung zu schildern, liegt nur in der beschränkten Möglichkeit einer treffenden Auswahl, da nur einige der besten und am meisten bezeichnenden Gebäude erwähnt werden können. Sicher ist so eine Auswahl außerdem auch noch subjektiv. Deshalb kann der vorliegende Aufsatz nur dazu bestimmt sein, die Aufmerksamkeit des Lesers auf das Architekturgeschehen in Ungarn zu richten. Ein ergänzendes, vollkommeneres Studium lohnt sich sicherlich.

Zum Durchbruch in Richtung moderner Architektur kam es auch in Ungarn bereits kurz vor dem ersten Weltkrieg mit Werken der Avantgarde. Nach dem ersten Weltkrieg folgte ein Rückschlag, aus dem Bauhausschüler und andere fortschrittliche Architekten allmählich nach 1930 einen Ausweg suchten.

Von einer umfassenden Verbreitung des neuzeitlichen Bauens kann jedoch erst nach der Befreiung des Landes im Jahre 1945 gesprochen werden, da dieses geschichtliche Ereignis jene gesellschaftliche Umwälzung in Ungarn herbeiführte, welche die Bautätigkeit zum Aufschwung brachte.

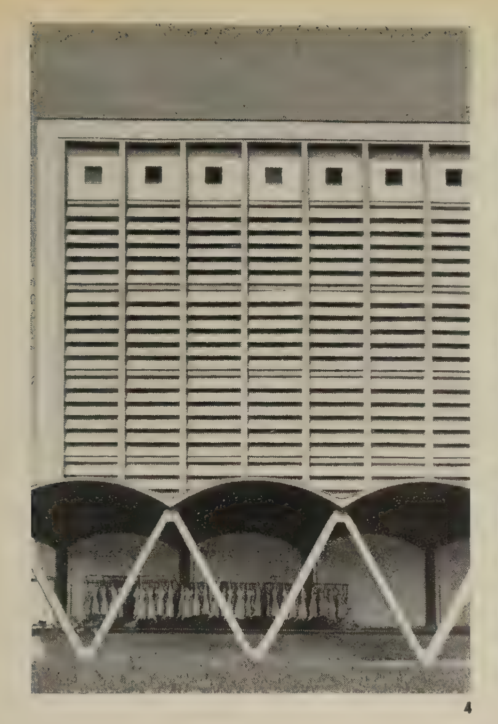
In der Zeitspanne der letzten 30 Jahre, welche heute zu einen Jubiläumsrückblick Anlaß geben, können wir zwischen drei Epochen unterscheiden: Die erste ist die Wiederaufbautätigkeit kurz nach Beendigung des zweiten Weltkrieges, sie ist in architekturgeschichtlicher Hinsicht mit der formellen Anknüpfung an die avantgardistische Tätigkeit der Vorkriegszeit gekennzeichnet. Die zweite Epoche war ebenfalls von kurzer Dauer, und ist von einer Formensuche charakterisiert, der meistens üppige, – den Industriebau ausgenommen – archaisierende Vorbilder als Grundlage dienten, und welche noch nicht als ausgereift bezeichnet werden kann. Die dritte Epoche bahnte sich schon um 1955 an, kam nach 1960 voll zur Geltung und führte als Resultat der sozialistischen Gesellschaftsentwicklung zu einem architektonischen Antlitz, welches bereits sicher als ausgeprägt zeitgenössisch und bleibend wertvoll betrachtet



2

3





4



5

1
Volksstadion in Budapest (KÖZTI: K. David und Mitarbeiter, 1953). Das für 100 000 Zuschauer gebaute Stadion liegt in der Nähe des Stadtzentrums und war eine der bedeutendsten früheren Errungenschaften des Bauwesens in der Ungarischen Volksrepublik.

2
Pferdeaufzuchtstall in Csipkéskut (Miskolci Tervezö Vállalat: L. Óry, 1952). Das im Bükk-Gebirge errichtete Gebäude paßt sich der Umgebung und der traditionellen ungarischen landwirtschaftlichen Bauweise an.

3
Kunstdüngerhalle in Kazincbarcika (IPARTERV: M. Gnädig und Mitarbeiter, 1951). Das vorgefertigte Stahlbetonskelett wurde aus halben Parabelsegmenten errichtet.

4
Kühlhaus in Miskolc (IPARTERV: L. Csaba, 1960)

5
Wohnhochhäuser in Budapest (BVTV: L. Iványi, 1967 bis 1970). Die Gebäude passen gut in die landschaftlich schöne Gegend von Buda

6
Wohngebiet Budapest-Kelenföld (TTI und LAKOTERV, 1969). Im Südwesten der Hauptstadt wurde mit Hilfe des aus der Sowjetunion erworbenen Plattenwerkes ein neuer Stadtteil erbaut.

werden kann. Da vor allem diese letzten 15 Jahre das Ergebnis der architektonischen Entwicklung darstellen, müssen die meisten Beispiele aus diesen Jahren gewählt werden.

Neben dem Wiederaufbau der Nachkriegsjahre, wobei zertrümmerte Städte und Wohngebiete den Vorrang haben mußten, kam es in Ungarn alsbald zu einer Produktionsumschichtung, wobei das Bauwesen und die ungarischen Architekten vor die Aufgabe des raschen Aufbaus einer nationalen Industrie gestellt wurden. Diese Aufgabe konnte nur mit einem staatlichen Bauwesen und staatlichen Projektierungsbüros gemeistert werden. Bereits 1948 entstand in Budapest das erste dieser Büros, alsbald folgten – auch in Provinzstädten, weitere, und innerhalb von 3 Jahren war im großen und ganzen das heutige Netz der Planungsbüros geschaffen, welches dann bis zum heutigen Tage den Ansprüchen Rechnung tragend weiter heranreifte. Damals, um 1950 trug die Hauptlast der Industriebauprojektierung IPARTERV. Die hier angestellten Architekten und Bauingenieure entwickelten in allerkürzester Zeit höchstes Ansehen erregende Baumethoden, wie die Vorfertigung schwerer Hallenbauteile aus Stahlbeton. Als Ergebnis konnte die Bauindustrie, die ebenfalls seit 1948 verstaatlicht wurde und ihre Kapazität der früheren gegenüber vervielfachte, so große Projekte verwirklichen wie das Stahlwerk in Dunaújváros, die ersten großen Heizkraftwerke in Pécs, Inota, usw., das Industriegebiet bei Kazincbarcika. Gleichzeitig bahnte sich in ganz Ungarn, in der Hauptstadt, in den Kleinstädten und auf dem Lande eine gewissermaßen gleichmäßige Bautätigkeit an. Sie konnte sich ebenfalls schon der ersten neuen Baukonstruktionen, z. B. vorfabrizierten Stahlbetonträgern, die in vielerlei Längen und mit verschiedenen Profilen als erstes Resultat einer neuen Baumaterialindustrie zur Verfügung standen, bedienen.

Der Wohnungsbau war aber damit in den frühen fünfziger Jahren noch keineswegs industrialisiert. Die Entwicklung der ersten Typenprojekte bedeutete immerhin einen Fortschritt hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Auch der landwirtschaftliche Bau war

6




7


8

zum größten Teil noch konventionell, obwohl er dabei oft anspruchsvolle Formen entwickelte. Aber bereits damals kam es zu so bedeutenden gesellschaftlichen Bauten, wie das 100 000 Zuschauer fassende Volksstadion in Budapest, die ersten großen Kulturhäuser in den Arbeiterbezirken von Budapest und zum Bau zahlreicher sozialer Bauten. Bemerkenswert waren auch die Leistungen hinsichtlich der ersten sozialistischen Stadt, Dunaújváros, die in der Nähe des neuerrichteten Stahlwerkes als Wohnstätte der Belegschaft diente, und hinsichtlich urbanistischen sowie baukünstlerischen Prinzipien den damaligen Auffassungen folgte.

Der 1951 gegründete Ungarische Architektenverband (Magyar Építőművészek Szövetsége) setzte sich bereits um 1955 für eine neue Richtung in der Baugestaltung ein. Anstelle der reichen Dekoration trat eine ruhigere Flächenkompositionstendenz, welche zwar im Anfang wegen der damals angewendeten billigeren und hauptsächlich konventionellen Baumaterialien nicht sogleich zum erwünschten Erfolg führte. Der Architektenverband leitete als eines seiner vordringlichsten Aufgaben die sogenannte Meisterschulung ein. Im Laufe dieser Ausbildung wurden die begabtesten und erfolgreichsten jungen Architekten von älteren Berufskollegen jahrelang unmittelbar geschult. In Form einer Postgradualbildung besteht diese Schulung bis zum heutigen Tag und gewährleistet die vollkommene praktische Ausbildung der besten Fachkräfte. Nicht zuletzt ist es dieser Maßnahme zu verdanken, daß in Ungarn alsbald – ungefähr von 1960 an – Bauwerke entstanden, die nun keineswegs mehr zu einer Formensuche gezählt werden können, sondern gute Beispiele der zeitgenössischen Architektur sind. Auf Anregung der MÉSZ wurde auch der Yb1-Preis gestiftet, der jährlich an Architekten mit besonders hervorragenden Leistungen vergeben wird.

Bis zu den Erfolgen der sechziger Jahre mußten aber noch wichtige Maßnahmen getroffen werden, die unter der Mitwirkung der Architekten vom Bauwesen zu lösen waren. In den Jahren 1958/59 vollzog sich die Sozialisierung der ungarischen Landwirtschaft, eine besonders wichtige Maßnahme, wenn man die dominierende Agrarstruktur des Landes berücksichtigt. Daß dieser, die gesellschaftliche Entwicklung fördernde Schritt zu einem Erfolg wurde, ist unter anderem – wenn auch nicht in erster Linie – der raschen Anpassung der landwirtschaftlichen Bautätigkeit an die neuen Anforderungen zu verdanken: Innerhalb von einigen Monaten standen bereits die allernotwendigsten neuen Viehzuchtgebäude und andere Anlagen, obwohl man meistens immer noch mit herkömmlichen Baumethoden, aber bereits mit vielen Fertigbauteilen die Aufgabe löste.

Bald kam es auch zu neuen Methoden im Wohnungsbau. Es wurde mit sogenannten mittelgroßen Blockteilen, Deckenplatten, Gleitbauweise, usw. experimentiert. Anfang der sechziger Jahre setzte sich die Plattenbauweise durch. Besonders die neuen Wohnanlagen in Pécs sind zu erwähnen, aber auch in Budapest und in Dunaújváros wurden hinsichtlich der Plattenbauweise bemerkenswerte eigene Systeme eingeführt. Zu einer durchgreifenden Änderung kam es allerdings erst um 1965 als nach gründlichem Studium mehrere – in Budapest und in den Provinzstädten errichtete – Plattenbauwerke aus der Sowjetunion erworben wurden. Mit Hilfe solcher Plattenwerke konnten die großen Wohnviertel errichtet werden, deren Bau zum Teil noch immer anhält: Budapest-Kelenföld und Budapest-Óbuda, Miskolc-Diósgyőr, Győr-Adyváros, Veszprém, usw. Pécs entwickelte sein eigenes System weiter (Pécs-Kertváros), die neue Stadt Szeged-Tarján wurde vorerst mit Hilfe von herangeführten Platten errichtet.

Prägte also nun in den späten sechziger Jahren bereits die Plattenbauweise, welche unter der Federführung des Projektierungsamtes für Typenbauten (TERVEZÉSFEJLESZTÉSI ÉS TIPUSTERVEZŐ INTÉZET) zu einer hohen architektonischen Qualität entwickelt werden konnte, das Antlitz der Großbaustellen, kam es gleichzeitig auch zu bedeu-

9



7
Arbeiterwohnheim in Budapest (BVTV: T. Gáspár)

8
Wohnhochhaus in Gyöngyös (Miskolci Tervezö Vállalat: Z. Nagy und S. Rózsa, 1971). In einer Mittelstadt wurden für Arbeiter des Kohlentagebaus Wohnungen in einem mit Gleitschalbauweise errichteten Gebäude geschaffen.

9
Budapest, Verwaltungsgebäude der Aluminiumindustrie (ALUTERV, O. Mináry, 1967)

10
Abteilung des Franz-Liszt-Konservatoriums in Debrecen (Debreceni Tervezö Vállalat: T. Mikolás, 1973)

11
Gebäude der chemischen Fakultät in Debrecen (Debreceni Tervezö Vállalat: T. Mikolás, 1970). Zwischen zwei Laborkomplexen sind die Hörsäle versetzt angeordnet.

12
Kulturhaus in Szekszárd (Pécsi Tervezö Vállalat: E. Tillai, 1970). Der über Theater, Kino und Ausstellungsraum verfügende Bau wurde im Zuge der Neugestaltung des Stadtzentrums fertiggestellt.

tenden gesellschaftlichen, Verkehrs- und anderen Bauten, welche das gehobene Niveau der individuellen Architektur zur Schau stellen. Als letzte der im Krieg gesprengten Budapester Donaubrücke wurde 1965 die Elisabethbrücke fertiggestellt. Gleichzeitig wurden die meisten Baulücken der Hauptstadt – in der Mehrzahl durch Wohnhäuser – geschlossen, am Donauufer das Hotel Duna errichtet, mehrere für die zeitgenössische Architektur bezeichnende Verwaltungsbauten mit Vorhangwänden oder Aluminiumverkleidung errichtet.

Der Fertigstellung der ersten Metrolinie – welche mit sowjetischer Hilfe gebaut wurde und auch die Donau unterquert – folgte die Neugestaltung des Südbahnhofes. Es erschienen die ersten Hochhäuser, welche allerdings eben in Budapest, – die landschaftlich so schöne hügelige Anlage des rechten Flußufers berücksichtigend – stark kritisiert wurden. All die vielen Bauten und nicht zuletzt die Elemente einer städtischen Kleinarchitektur (Schaufenster, Beleuchtungskörper, Zierbrunnen, usw.) ließen in den vergangenen Jahrzehnten den Anblick der Weltstadt Budapest jederzeit als gutes Beispiel für die ganze ungarische Architektur zur Geltung kommen. Für die Hauptstadt ist ihr eigenes Projektierungsamt (BVTV) zuständig, wird aber von anderen im ganzen Land tätigen Büros unterstützt.

Hinsichtlich der Provinzstädte haben Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs und Győr besondere Bedeutung. Hier sind auch die 5 großen Projektierungsbüros der Provinz tätig. In Miskolc wurde bereits seit 1950 aus einer veralteten inneren Stadt mit großzügiger Sanierung ein lebensfähiger Stadtkern geschaffen. Mit der neuen Sporthalle, dem Warenhaus, der abseits gelegenen Technischen Universität, dem Wohnbaugebiet am Szentpéteri-Tor usw. wurden in der zweitgrößten ungarischen Stadt würdige Akzente gesetzt. In Debrecen ist architektonisch besonders die breite Hauptstraße ansprechend. Gelungene Ergänzungen schufen hier auch im Nagyerdő – einem bereits zum Stadtgebiet zählenden Erholungsgelände, wo auch die sehr ansprechenden und imposanten Neubauten der Universitäten stehen – charakteristische architektonische Lösungen.

In Szeged und Pécs sind es außer den erwähnten neuen Wohnvierteln besonders das



10



11

12




13


14

16



15



17





18



19

13
Wohnhaus in Szeged (Szegedi Tervezö Vállalat: J. Bachesz, 1969). Im Zuge einer Stadtteilsanierung wurde dieses zehngeschossige Gebäude in der Innenstadt errichtet.

14
Zentralbibliothek der Technischen Universität in Miskolc (KÖZTI: L. Tolnai, 1969). Die neben dem Lese- und Verwaltungskomplex angebrachten zwei Bücherspeicher können künftigen Anforderungen entsprechend ergänzt werden.

15
Wohnhochhaus in Pécs-Kertváros (Pécsi Tervezö Vállalat: E. Tillai, 1973). Ein ungewöhnliches Formexperiment für die in Pécs entwickelte Plattenbauweise

16
Verwaltungsgebäude für Komitats- und Wasserbehörde in Györ (Györi Tervezö Vállalat: J. Cserhalmy und T. Fátay, 1971)

17
Stadtzentrum von Salgótarjan (LAKOTERV und KÖZTI: Gy. Jánossy, J. Finta und G. Magyar)

18
Bürobau in Szekszárd (LAKÓTERV: K. Jurcsik, 1969). Im Stadtzentrum wirkt dieser Ziegelrohbau bestimmend und bezieht sich mit den engen Fußgängerpassagen auf die Tradition der ungarischen Kleinstadt.

19
Wohnhaus in Kecskemét (Bácsmegyei Tervezö Iroda: L. Neuhauser, 1963 bis 1968). Im Zentrum wurden bei der Altstadtsanierung auch Wohnhäuser mit abgewogenen Proportionen als Baulückenbebauung geschaffen.

20
Denkmal der Befreiung in Szombathely (VASITERV: J. Heckenast, 1970). Auf einer Anhöhe zwischen Stadt und Erholungsgebiet steht diese „Architekturskulptur".



20

Stadtbild ergänzende Baulückenschließungen und gesellschaftliche Bauten, welche erwähnenswert sind: in Szeged der imposante Neubau des Biologischen Institutes, das Wohnhochhaus neben dem Theisbrückenkopf, in Pécs die in der Nähe der Stadtmitte errichteten farbigen Wohnhäuser (in Pécs hat die Porzellan- und Kachelproduktion weltweit bekannte Tradition), und die Wohnhäuser am stadtnahen Hang des Mecsek-Gebirges, usw.

In Győr wurde das stattliche Komitatsverwaltungsgebäude und die neue Hochschule für Verkehr- und Fernmeldewesen errichtet. Aber auch andere ungarische Städte haben recht ansprechende architektonische Leistungen zu verzeichnen.

Völlig modernisierte und wohlproportionierte neue Stadtzentren wurden in Salgótarján, in Szekszárd und Veszprém errichtet. Das Stadtzentrum von Kecskemét wurde mit neuen Wohn- und Verwaltungsbauten sozusagen erweitert. In Szombathely wurden zwei neue Hotels und ein stadtnahes Erholungsgebiet mit dem ansprechenden Denkmal für die Befreiung Ungarns errichtet. Szolnok erhielt ein großes Bahnhofsgebäude und daneben eine markante Bebauung mit Wohnhochhaus. In Zalaegerszeg wird allmählich der ganze veraltete Stadtcharakter umgewandelt und die Stadt erneuert. Auch kleinere Städte wie Szarvas, Várpalota, Sárvár, erhielten angemessene Stadtzentren. Bereits ab 1960 wurde dem erstrangigen internationalen Erholungsgebiet rund um den Balaton architektonisch Rechnung getragen und stufenweise viele Hotels, Gaststätten, Badeanlagen, Kaufzentren, Postgebäude, usw. errichtet, wobei der Erhaltung der charakteristischen Landschaft am Nordufer mit dem berühmten Weinbaugebiet erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Für die Planung der gesellschaftlichen Bauten ist in erster Linie das Projektierungsamt KÖZTI zuständig, für Wohnbauten im ganzen Land LAKÓTERV. Der Hotelbau wird von beiden ausgeübt. Urbanistische Pläne sowie Regionalpläne werden im VÁTI projektiert, wobei erwähnt werden muß, daß in den letzten anderthalb Jahrzehnten Regulierungspläne nicht nur



21



22

23



für sämtliche ungarische Städte angefertigt und laufend den neuesten Anforderungen angepaßt wurden, sondern auch die bedeutendsten Dorfgemeinden Ungarns bereits einen maßgebenden Regulierungsplan erhielten. Der zum Aufschwung gelangten Städtebautätigkeit sind so nennenswerte, vollendete oder noch im Bau befindliche Anlagen zu verdanken wie das Wohngebiet der Chemischen Werke an der Theiß, Leninváros, oder das neue Wohngebiet in Budapest-Nordost: Ujpalota.

Zuletzt müssen noch die außerordentlichen Verdienste des ungarischen Denkmalschutzes erwähnt werden. Bereits 1949 wurde diesbezüglich ein Gesetz verabschiedet und bald eine rege denkmalpflegerische Tätigkeit eingeleitet. Ihr ist es mit der Erhaltung von geschichtlich wertvollen Bauten, besonders aber Altstadtensembles (Buda, Pécs, Eger, Sopron, Kőszeg, usw.) gelungen, in den meisten ungarischen Städten und Siedlungen einen architektonisch wertvollen Kern mit neuem Inhalt zu bewahren, und damit einen auf Tradition ruhenden würdigen Ausgangspunkt zur angrenzenden zeitgenössischen Bautätigkeit zu bilden. Außer den, der venetianischen Charta entsprechenden, exakten Restaurierungen müssen die in vortrefflich moderner Weise errichteten ansprechenden Ergänzungen in Baulücken von Altstadtgebieten gelobt werden.

Diese allzu kurze Übersicht von 30 Jahren sozialen, technischen und künstlerischen Fortschrittes in der ungarischen Architektur kann nur einen flüchtigen Eindruck von der Bautätigkeit erwecken, hinter der der Leser sicherlich auch die gesamten Leistungen des ungarischen Volkes erblicken wird.



24

21
Hotel Anabella, Balatonfüred (AETV: M. Pázmándy, 1967)

22
Hotel Marina, Balatonfüred (KÖZTI: L. Mányoky, 1969). Die beiden Hotelbauten sind typische Beispiele für die architektonischen Leistungen am großen ungarischen Urlaubszentrum, dem Balaton.

23
Bauarbeiterwohnheim in Székesfehérvár (Fejérmegyei Tanácsi Tervezö Vállalat: I. Zalka, 1969 bis 1973)

24
Verwaltungsbau in Budapest, Thököly út (AETV: J. Mónus, 1974). Fassade, Baukörpergliederung und klare Einführung in einen veralteten Gebäudebestand der Hauptstadt kennzeichnen dieses Bauwerk.

25
Gemeinderathaus in Parád (Hevesmegyei Tanácsi Tervezö Vállalat: Z. Veres, 1967). Ein gutes Beispiel dafür, wie sich ein Bauwerk auch ohne Kontrast in das traditionelle Dorfbild eingliedern läßt.

26
Kaufhaus in Csorna (SZÖVTERV: I. Makovecz, 1969). Junge Architekten sind in Ungarn auf Suche nach ausdrucksvollen Bauformen, wobei die allgemeinen Tendenzen einer modernen Architektur nicht verworfen werden.

27
Haus „Fabriczius" in Sopron (Országos Müemléki Felügyelöség: J. Sedlmayr, 1958 bis 1961). Auch im Denkmalschutz unter Berücksichtigung der Charta von Venedig kann die Ungarische Volksrepublik gute Leistungen aufzeigen.



25



26



27



Wohnungsbau in Delhi

Dr.-Ing. Satish C. Khurana

Delhi – die Hauptstadt der Republik Indien, 15 mal gebaut, verfallen und wieder erbaut unter verschiedenen Namen seit 3000 Jahren – ist der Spiegel der indischen Geschichte. Zeugen dieser wechselhaften Geschichte sind die auf einer Fläche von 70 km² verstreut liegenden Ruinen von sieben alten Hauptstädten. Das heutige Bild von Delhi wird geprägt von drei unterschiedlichen baulichen Perioden. Alt-Delhi ist der von König Shahjehan im Jahre 1638 gegründete Stadtteil von Delhi, der damals Shahjehanabad hieß, mit der einem orientalischen Basar gleichenden bekannten Geschäftsstraße „Chandni Chowk", das soviel wie „Silberner Platz" bedeutet.

Neu-Delhi ist eine 1931 von den Engländern gegründete Verwaltungsstadt – Zeichen kolonialer Vergangenheit – mit symmetrischen Straßen und lockerer Bebauung. Zeichen stürmischer Entwicklung und Ausdehnung der Stadt sind jene zahlreichen Wohnsiedlungen, Industrie- und Gesellschaftsbauten, die nach der Unabhängigkeit Indiens im Jahre 1947 und infolge der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung entstanden sind. Als Hauptstadt des riesigen Landes ist Delhi nicht nur bedeutendes politisches und kulturelles Zentrum, sondern wegen seiner günstigen Lage auch ein Konzentrationspunkt für Handels- und Dienstleistungseinrichtungen.

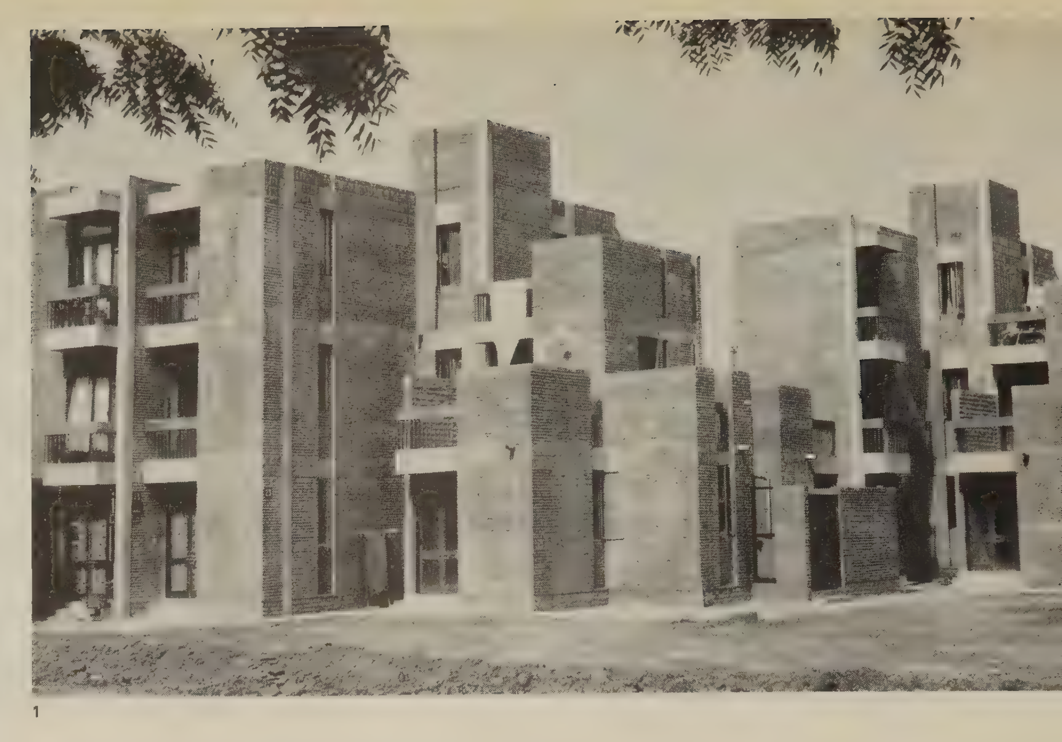
Von 1941 bis 1951 stieg die Einwohnerzahl Delhis von 690 000 auf 1,43 Millionen, das heißt um 107 Prozent. Diese Zunahme wurde vorwiegend innerhalb von sechs Monaten durch den Zustrom von Flüchtlingen aus Pakistan als Folge der Teilung des Landes im Jahre 1947 verursacht. Allein im Gebiet von Neu-Delhi wurden 500 000 Flüchtlinge untergebracht. Im Umkreis von Delhi entstanden zahlreiche Flüchtlingssiedlungen, die, in Eile gebaut, heute dichtbevölkerte, in jeder Hinsicht unterversorgte Stadtrandsiedlungen darstellen. Lediglich 53 Prozent der Flüchtlinge fanden darin ihre Unterkunft, etwa 40 Prozent wurden in Alt-Delhi untergebracht und der Rest nahm nationalisiertes Territorium in Anspruch. Sehr wenige hatten die Mittel und die Kraft, für sich ein Haus bauen zu können.

Die Einwohnerzahl Delhis betrug 1961 rund 2,4 Millionen und stieg damit zwischen 1951 und 1961 um 64 Prozent an. 1969 wurde die Einwohnerzahl auf 3,8 Millionen geschätzt. Bei einer gleichbleibenden Steigerungsrate auf der Basis der Jahre 1961 bis 1967 wird die Einwohnerzahl von Delhi bis 1981 auf rund 6,1 Millionen ansteigen. Bei einer für indische Verhältnisse bescheidenen Belegungsquote von 5,05 Personen je Haushalt werden in Delhi im Jahre 1981 demzufolge etwa 1,22 Millionen Wohnungen benötigt. Nach amtlicher Schätzung gab es 1961 in Delhi 340 000 Wohnungen, von denen etwa 47 Prozent nicht dem Durchschnittsniveau entsprachen. Um die 1981 benötigte Wohnungszahl zu erreichen, müssen in Delhi jährlich über 80 000 Wohnungen gebaut werden. Die indische Regierung erkannte das Ausmaß der mit dem Wohnungsbau wie auch der mit der Entwicklung des gesamten Territoriums zusammenhängenden Aufgaben und schuf zur Lösung dieser Aufgaben 1955 die „Entwicklungsbehörde für Delhi" (Delhi Development Authority, DDA), die für die Entwicklung des gesamten Territoriums verantwortlich ist. Zur gleichen Zeit wurde das Stadt- und Gebietsplanungsbüro (Town and Country Planning Office, TCPO) beim Ministerium für Gesundheitswesen mit der Ausarbeitung des Generalbebauungsplanes für Delhi beauftragt. Der Generalbebauungsplan wurde 1959 veröffentlicht und der Bevölkerung zur Diskussion vorgestellt und im September 1962 vom Parlament bestätigt. Der Generalbebauungsplan beinhaltete neben dem Flächennutzungsplan detaillierte Angaben zum Wohnungsbau sowie Maßnahmen für die geplante Entwicklung der Hauptstadt. Diesem Plan wurde eine Bevölkerungszahl von 4,6 Millionen im Jahre 1981 zugrunde gelegt. Für den Zeitraum von 1961 bis 1981 sah man den Bau von insgesamt 750 000 Wohnungen vor. Nach den heutigen Schätzungen wird es jedoch erforderlich sein, im gleichen Zeitraum mehr als eine Million Wohnungen zu errichten.

Zu Beginn ihrer Tätigkeit beschäftigte sich die Entwicklungsbehörde lediglich damit, den Baugrund zu erwerben, zu erschließen, zu parzellieren und zu versteigern. Damit lag der Schwerpunkt des Wohnungsbaues in privater Hand, die diese Gelegenheit zur Grundstück- und Mietspekulation ausnutzte. Der reale Zuwachs an Wohnungen blieb aus. Hinzu kam, daß der private Wohnungsbau keineswegs das Wohnungsproblem, insbesondere der niedrigen Einkommensgruppen sowie der sozial benachteiligten Bevölkerungsschichten, zu lösen imstande war. Der Bau von Wohnungen, gerade für diese sozialen Gruppen, erwies sich als eine dringliche Aufgabe, denn nach einer amtlichen Analyse der sozialen Struktur in Delhi wurde festgestellt, daß rund 82 Prozent der Haushalte bis zu 3000 Rupien im Jahr und rund 12 Prozent der Haushalte bis zu 6000 Rupien im Jahr verdienen. Damit zählen 94 Prozent der Haushalte in Delhi zu der niedrigen Einkommensgruppe. Lediglich etwa 1,5 Prozent der Haushalte haben ein jährliches Einkommen von 12 000 Rupien und mehr. Das bedeutet, daß etwa 82 Prozent der Haushalte nur eine Wohnungsmiete von 5 bis 20 Rupien je Monat zu zahlen in der Lage sind. Dagegen werden von amtlicher Seite folgende Herstellungskosten je Haus oder Wohnung und deren Erschwinglichkeit für unterschiedliche Einkommensgruppen eingeschätzt:

- 30 000 Rupien/Wohnung
Mittlere Einkommensgruppe mit einem jährlichen Einkommen zwischen 7201 und 18 000 Rupien
- 20 000 Rupien/Wohnung
Niedrige Einkommensgruppe mit einem jährlichen Einkommen bis zu 7201 Rupien
- 7000 Rupien/Wohnung
„Janta-Gruppe" mit einem jährlichen Einkommen von maximal 3000 Rupien[1])
- 2200 Rupien/Wohnung
„JJ-Programm" für das Dienstpersonal[2])

Da die relativ hohen Kosten für den Wohnungsbau der niedrigen Einkommensgruppe


1


2



3

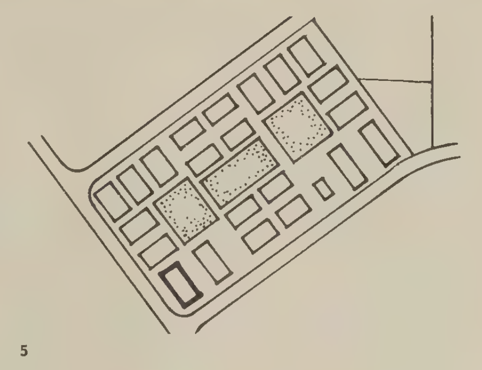


4

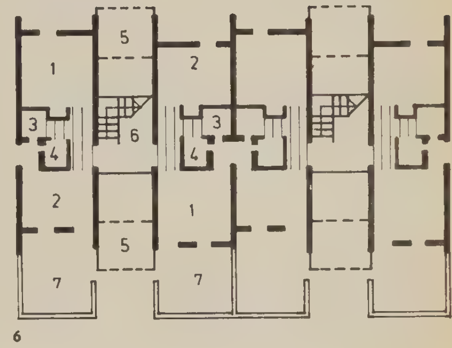
für die auf Gewinn bedachten privaten Unternehmer kein lukratives Geschäft versprechen, müssen über 82 Prozent der neu zu errichtenden Wohnungen von der öffentlichen Hand finanziert oder mit Zuschüssen versehen werden. Zur Lösung dieses Problems wurde der Entwicklungsbehörde eine Summe von 50 Millionen Rupien im Jahr von der Zentralregierung zur Verfügung gestellt. Hinzu kamen die Einnahmen vom Verkauf der Bauparzellen und der fertiggestellten Wohnungen an höher Verdienende, so daß heute über 300 Millionen Rupien zur Verfügung stehen, um das Wohnungsproblem, insbesondere der sozialschwächeren Bevölkerungsschichten, zu lösen.

Zu diesem Zweck hat die Entwicklungsbehörde neben dem Erwerb der gesamten im Generalbebauungsplan für den Wohnungsbau ausgewiesenen Fläche und der Ausarbeitung von Bebauungsplänen eine eigene umfangreiche Wohnungsbautätigkeit entwickelt, ohne dabei die Eigeninitiative der Bevölkerung zu beeinträchtigen. Im wesentlichen sind es folgende Maßnahmen, die alle vorhandenen Reserven erschließen sollen:

- Zuteilung der erschlossenen Bauparzellen an Familien der niedrigen sowie der mittleren Einkommensgruppen
- Beschaffung von kleinen Parzellen für die Umsetzung der Familien, die bislang öffentliche Parzellen nutzten



5



6

1
Wohngruppe in „Usha Niketen". Stark plastisch gestaltete Wohnbauten mit Wohnungen für Bewohner der mittleren Einkommensgruppen

2
Gebäude mit Dreiraumwohnungen in „Wazirpur"

3
Wohnungsbauten im Neubaugebiet „Munirka" für Einwohner mit mittleren Einkommen

4
Wohnhäuser in „Rajouri Garden" für Bevölkerungsschichten mit niedrigem Einkommen

5|6
Grundriß und Lageskizze eines viergeschossigen Wohnungsbautyps für Einwohner mit niedrigem Einkommen in „Chiddranjan Nagar"

1 Wohnraum	10,0 m²	5 Terrasse	3,0 m²
2 Mehrzweckraum	7,5 m²	6 Treppenhaus	2,0 m²
3 Bad	1,5 m²	7 Hof	10,0 m²
4 WC	1,0 m²	bebaute Fläche	30,0 m²

7
Wohnungseinheiten in „Chiddranjan Nagar", die kurzfristig fertiggestellt wurden, für Familien mit mittlerem Einkommen

7



Ladenkomplex für den täglichen Bedarf in „Chittranjan Nagar"

8
Blick auf die Eingangsseite

9
Erdgeschoß

1 Laden	16,0 m²	3 Laden	7,0 m²
2 Laden	11,0 m²		

10
Erdgeschoß

1 Gaststätte	22,0 m²	4 Laden	11,0 m²
2 Küche	6,0 m²	5 Laden	7,0 m²
3 Laden	15,0 m²	6 Toiletten	

11|12
Grundriß und Lageskizze eines Kindergartens in „Chittranjan Nagar"

1 Eingangshalle		7 Gruppenraum	25,0 m²
2 Wartezimmer		8 Spielzimmer	30,0 m²
3 Leiter	11,0 m²	9 WC Knaben	6,7 m²
4 Personal-WC	3,0 m²	10 WC Mädchen	7,0 m²
5 Büro	10,0 m²	11 Trinkwasser	
6 Hof	34,0 m²		

13
Viergeschossiger Wohnungsbau im Rahmen des „JJ-Programms" zur Verbesserung der Wohnbedingungen von ursprünglich in Lehmhütten wohnenden Familien in „Garhi", Süd-Delhi

14
Gemeindezentrum der „JJ-Siedlung" in „Madangir". Ähnliche Gemeindezentren enthalten unter anderem ein Ambulatorium, eine Bibliothek und einen Kulturraum.

15|16
Grundriß und Lageskizze eines eingeschossigen „Janta"-Wohnungsbautyps für Rentner in „Madangir"

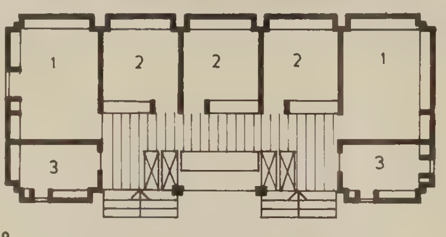
1 Wohnraum	8,0 m²	7 Eingang	
2 Schlafraum	9,5 m²	Grundstücksfläche	41,5 m²
3 Küche	3,0 m²	bebaute	
4 Bad	2,5 m²	Fläche	29,0 m²
5 WC	1,5 m²		
6 Hof	9,0 m²		

17
Blick auf eine „JJ-Siedlung", entstanden nach der Zuteilung der rund 21 m² großen Parzellen

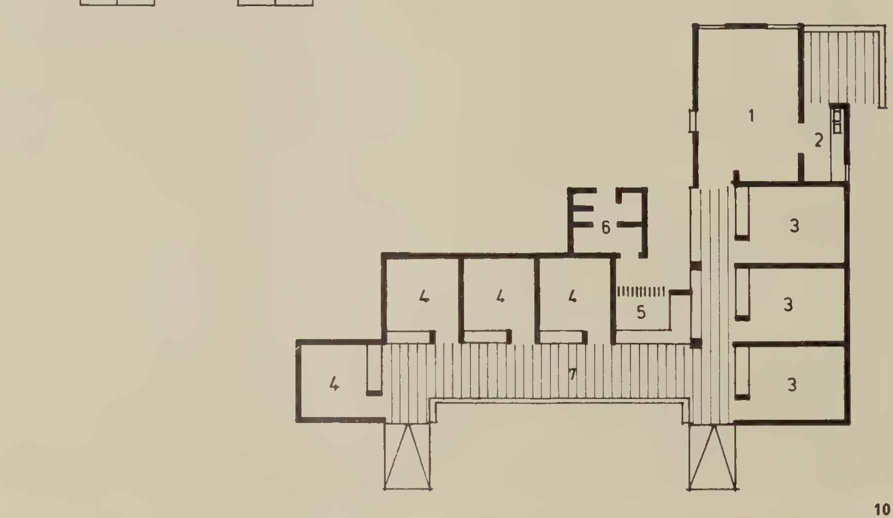
18
Viergeschossiger Wohnungsbau, ebenfalls im Rahmen des „JJ-Programms" errichtet



8

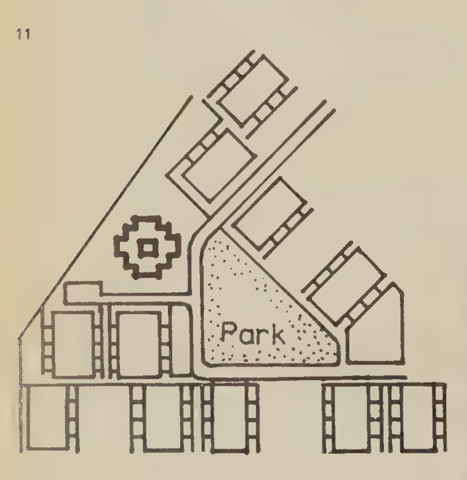


9

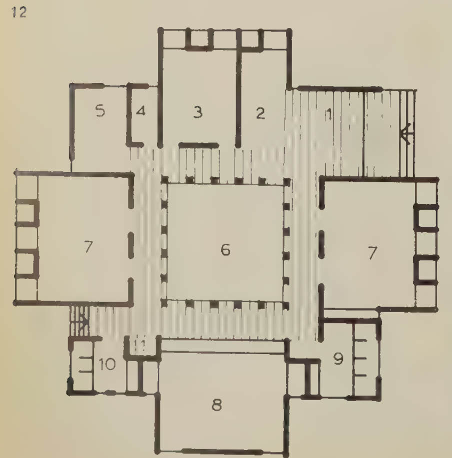


10

11



12

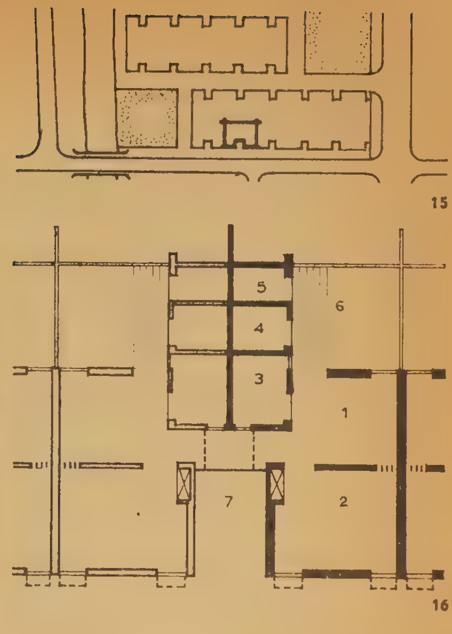


13





14



15

16



17

18



- Beschaffung von „JJ-Wohnungseinheiten“ für die obenerwähnten Familien
- Versteigerung großer Parzellen in den neuen Wohngebieten
- Zuteilung kleiner unabhängiger Wohnungseinheiten an Dienstpersonal
- Verkauf von Wohnungen an Familien der niedrigen sowie der mittleren Einkommensgruppen auf der Grundlage sofortiger Barzahlung oder der Zahlung in vertretbaren monatlichen Raten. Für die niedrige Einkommensgruppe erfolgt der Verkauf zum herabgesetzten Preis; der mittleren Einkommensgruppe werden die Baukosten ohne Gewinnzuschlag angerechnet.

Alle Interessenten, die ein Haus oder eine Wohnung in Delhi erwerben möchten, vorausgesetzt, daß sie Einwohner der Stadt sind und noch keine eigene Wohnung haben, müssen sich bei der Entwicklungsbehörde eintragen lassen. Diese Eintragung erfolgt getrennt in Gruppen, jeweils nach dem jährlichen Einkommen der Familie. Gleichzeitig mit dem Antrag zur Eintragung muß jeder Antragsteller eine Summe anzahlen, und zwar in der mittleren Einkommensgruppe 5000 Rupien, in der niedrigen Einkommensgruppe 3000 Rupien und in der „Janta-Gruppe“ 500 Rupien. Diese Summe wird mit 7 Prozent verzinst und wird später vom Preis des Hauses oder der Wohnung abgezogen.

Der Neubau von Mietwohnungen wird zur Zeit nicht forciert.

Insgesamt 22 Wohnungsbaustandorte für unterschiedliche Einkommensgruppen wurden in den letzten Jahren erschlossen.

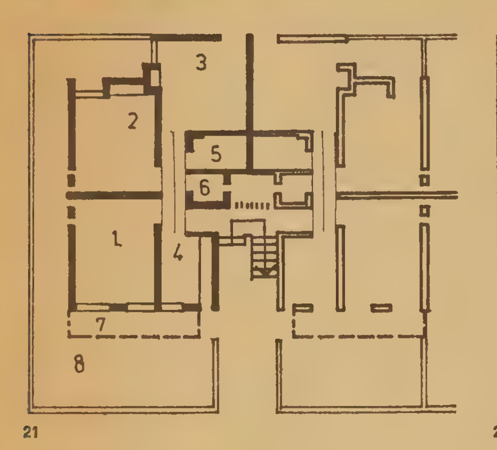
„Chittranjan Nagar“ mit insgesamt 5400 Wohnungen für Familien der niedrigen Einkommensgruppen ist das umfangreichste Vorhaben der Entwicklungsbehörde, zu dem am 19. September 1970 von Ministerpräsidentin, Frau Indira Gandhi, der Grundstein gelegt wurde. Für die Jahre 1971 und 1972 hatte sich die Entwicklungsbehörde vorgenommen, insgesamt 16 000 Wohnungen für die niedrigen und mittleren Einkommensgruppen fertigzustellen, darunter etwa 1000 Wohnungen für die sozialschwächeren Bevölkerungsschichten wie Reinigungskräfte, Diener, Schuster und Gärtner. Das Ziel für das Jahr 1973 war die Fertigstellung von rund 20 000 Wohnungen. Zusätzlich sollte die Vergabe des erschlossenen Baugeländes an Wohnungsbaugenossenschaften sowie die Versteigerung der Grundstücke an private Bauwillige verstärkt werden. Die staatlichen Stellen sollten aufgefordert werden, Mietwohnungen für ihre Angestellten zu bauen. Trotz dieser gewaltigen Anstrengungen und der Mobilisierung aller Reserven – einschließlich der Bürgerinitiative – wirkt das Gesamtergebnis wie Tropfen auf dem heißen Stein, gemessen an dem zur Beseitigung der Wohnungsnot erforder-



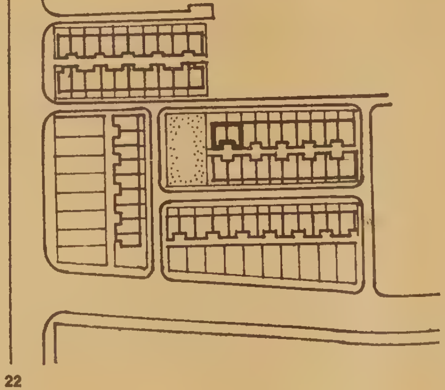
19



20



21



22

19
Reihenhäuser mit Einraumwohnungen für Dienstpersonal und sozial schwächere Bevölkerungsschichten

20
Blick auf eine enge Gasse in Alt-Delhi

21|22
Grundriß und Lageskizze eines zweigeschossigen Typenwohnungsbaus in „Panka Road" für Einwohner mit mittlerem Einkommen

1 Wohnraum	10,0 m²	7 Terrasse	4,0 m²
2 Schlafraum	9,0 m²	8 Hof	28,0 m²
3 Kinderzimmer	10,0 m²	bebaute Fläche	50,0 m²
4 Küche	4,0 m²	Grundstücksfläche	83,0 m²
5 Bad	2,5 m²		
6 WC	1,0 m²		

23 bis 25
Grundrisse und Lageskizze eines zweigeschossigen Wohnungsbautyps in „Panka Road" für Familien mit niedrigem Einkommen

1 Wohnraum	12,0 m²	6 Hof	11,5 m²
2 Schlafraum	10,0 m²	7 Abstellplatz	3,0 m²
3 Küche	5,0 m²	bebaute Fläche	50,0 m²
4 Bad	2,0 m²		
5 WC	1,0 m²		

lichen Bau von jährlich 80 000 Wohnungen bis zum Jahr 1981.

Die Realisierung geplanter Wohnungsbauvorhaben in den letzten Jahren warf zusätzliche, jedoch überwindbare Probleme auf, die allerdings mitunter auch zu Verzögerungen führten. Einige davon seien hier genannt:

Mehr aus traditionellen als aus rationellen Gründen gibt es auf dem Territorium von Delhi drei verantwortliche örtliche Organe. Während die Stadtentwicklung und -gestaltung im Verantwortungsbereich der Entwicklungsbehörde liegen, befinden sich die Teilbereiche Entwässerung, Energieversorgung, öffentliche Verkehrsmittel sowie der Straßenbau und der Schulbau im Verantwortungsbereich der örtlichen Organe. Dadurch entstanden Schwierigkeiten bei der zeitlichen Bereitstellung der Baumaterialien und demzufolge auch Verzögerungen beim Beginn des Wohnungsbaues.

Die Einkaufsstätten und die Dienstleistungseinrichtungen entstanden nicht immer parallel zum Wohnungsbau. Die Folge war, daß Behelfsverkaufsstellen entstanden, meistens unter Fremdnutzung von Wohnungen. Die Entwicklungsbehörde hat jetzt auch den Bau von Ladenkomplexen für den täglichen Bedarf im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau übernommen.

Der Bau von Siedlungen im Rahmen des „JJ-Programms" wurde in den letzten Jahren forciert. Diese Siedlungen konnten aber mit der allgemeinen Entwicklung nicht Schritt halten, denn dort sind weder gesellschaftliche Einrichtungen vorhanden noch haben die Bewohner genügend Mittel, um massive Häuser errichten zu können, so daß sie in absehbarer Zeit den Slums gleichen werden.

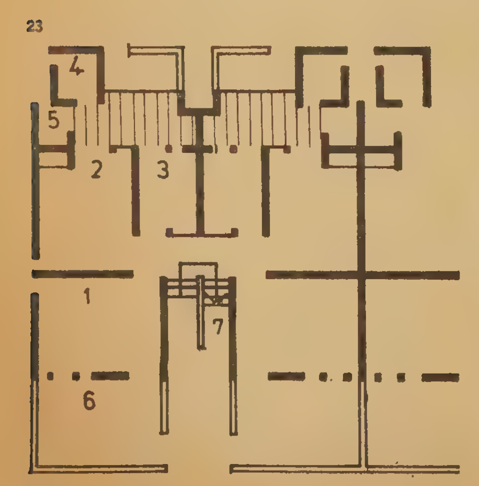
Die Sanierung und die Rekonstruktion der vom Verfall bedrohten Altbausubstanz im Bereich von Alt-Delhi liegen im Verantwortungsbereich der ohnehin unter chronischem Geldmangel leidenden örtlichen Organe. Die Altstadt ist gekennzeichnet durch einen besorgniserregenden Zustand der stadttechnischen Anlagen und durch chaotische Verkehrsverhältnisse, bedingt durch enge Gassen und die starke Zunahme des Verkehrs, so daß, während sich um das Gebiet von Alt-Delhi sprunghaft der Wohnungsneubau vollzieht, der Zustand des historischen Stadtteils immer bedenklicher wird.

Unter dem Druck der Realisierung dieses in Indien beispielhaften Wohnungsbauprogramms ist der wissenschaftlichen Auswertung des bisher Erreichten unter ökonomischen, städtebaulich funktionellen und hygienischen, soziologischen und verwaltungstechnischen Gesichtspunkten wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Noch hat die Lösung der unmittelbar bevorstehenden Aufgaben absoluten Vorrang.

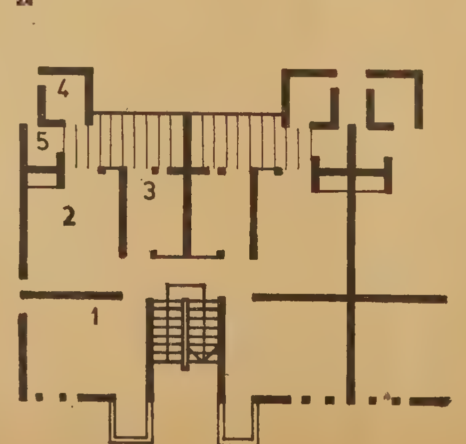
Anmerkungen

1) JANTA-Gruppe bedeutet soviel wie Volksgruppe, also Massen, für die einigermaßen menschenwürdige Wohnverhältnisse geschaffen werden sollen.
2) JJ-Programm, JHUGI-JHOMPRI-Programm ist das Programm zum Bau von Siedlungen, um die Familien, die das öffentliche Land ungesetzlich besetzt haben, dorthin umzusiedeln. Diese Familien sind in der Regel auch finanziell nicht in der Lage, aus eigener Kraft sich ein Haus oder besser gesagt eine Hütte zu bauen oder gar zu mieten.
3) Die Bilder zu dieser Schrift wurden freundlicherweise von der DDA zur Verfügung gestellt.

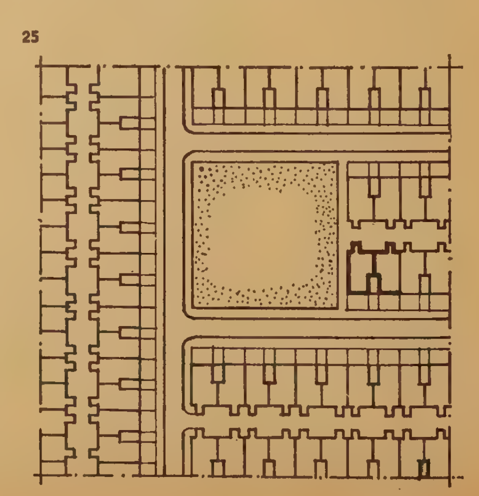
23



24

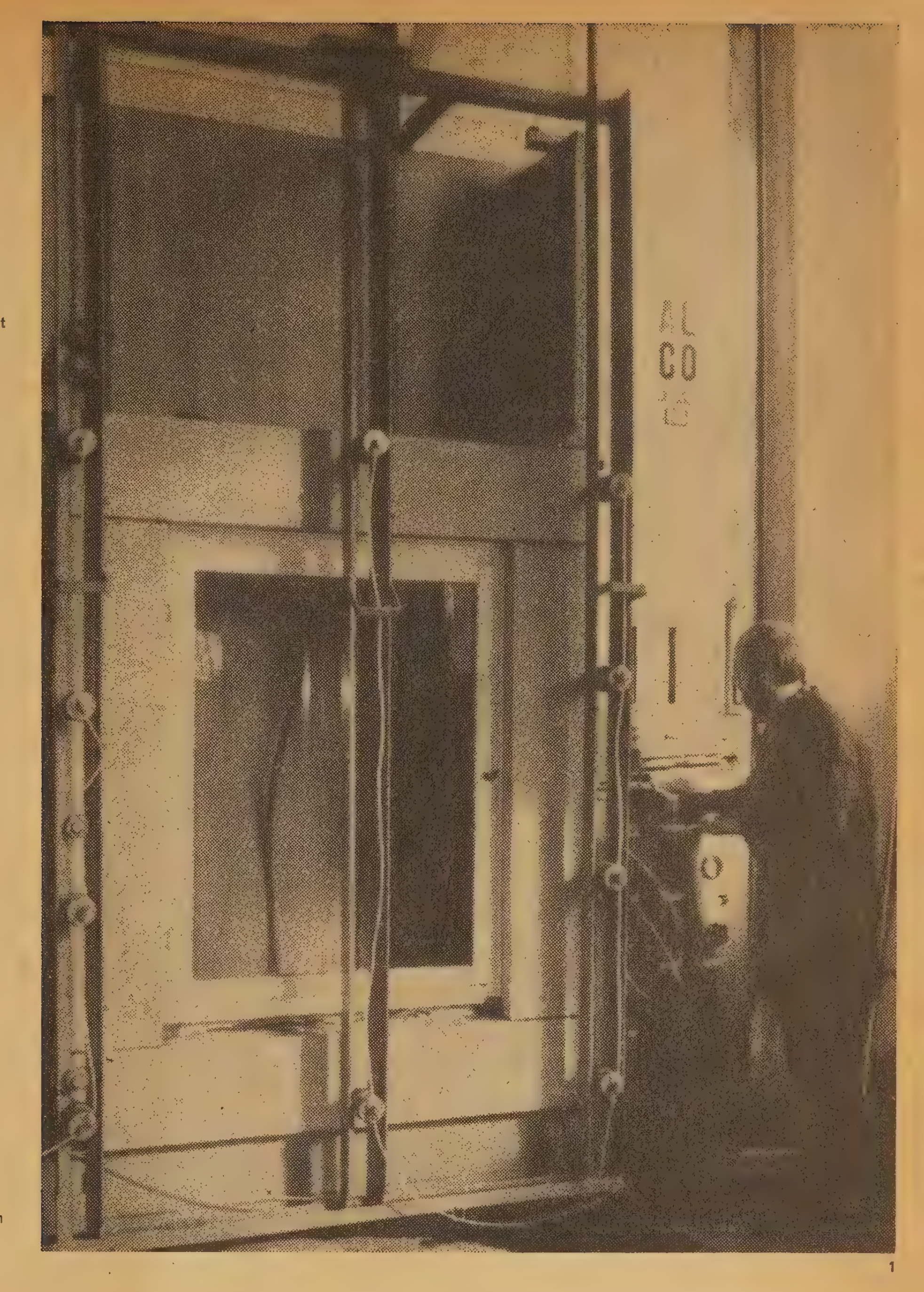


25



Anschlaglose Fenster in Bauwerken aus Gasbeton

Bauingenieur Siegfried Klein, KDT
Dipl.-Ing. Ulrich Roscher, KDT
Dipl.-Ing. Georg Schupp, KDT
Bauingenieur Manfred Stübner, KDT
Institut für Stahlbeton Dresden
Forschungszentrum des VEB Betonleichtbaukombinat



1
Versuchselement mit eingebautem Thermofenster im Prüfstand

Aufgabenstellung

Mit der erweiterten Produktionsaufnahme und Anwendung von Gasbeton im Wohnungs- und Gesellschaftsbau der DDR ist die Lösung der Frage des baustoffgerechten Einbaus von Fenstern und Fenstertüren in Gasbetonaußenwänden dringend geworden.

Der derzeitige Stand der Entwicklung auf dem Gebiet des Fenstereinbaus wird durch den Einbau der Fensterrahmen hinter dem traditionellen Maueranschlag bestimmt. Damit mußten in der Einführungsphase des Gasbetons im industriellen und traditionellen Wohnungsbau Lösungen mit Anschlägen in den Fensterleibungen vorgesehen werden.

Die Herstellung der Gasbetonelemente nach dem Blocktreibverfahren (1) erfordert die nachträgliche Bearbeitung des erhärteten Gasbetons zur Erzielung von Anschlägen und Nuten. Das erfolgt bei großformatigen Elementen im Gasbetonwerk durch Fräsen des erhärteten Gasbetons in einem zusätzlichen Arbeitsprozeß unter Einsatz aufwendiger arbeitsschutztechnischer Maßnahmen zur Vermeidung von Staubbildung und damit der Silikoseerkrankung.

Bei der Verwendung von Gasbetonwandbausteinen im traditionellen Wohnungsbau werden Anschläge und Nute durch Aussägen mit der Handsäge oder ähnlichem hergestellt.

Die zum Vermeiden dieser Nachteile durchgeführten Versuche des VEB Betonprojekt Dessau im Gasbetonwerk Laussig, die Anschläge und andere Profilierungen im sogenannten Frischverfahren bereits in der Form herzustellen, brachten keine zufriedenstellenden Ergebnisse.

Diese Probleme bei der Herstellung von Anschlägen sowie die Tatsache, daß bei Elementen ohne Anschlag wesentliche Vereinfachungen durch Reduzierung des Elementesortiments sowie in der Bewehrungsvorfertigung durch Einschränkung des Mattensortiments eintreten, führten zur Entwicklung eines anschlaglosen Fensters.

Eingrenzende Bedingungen

Es standen nur die standardisierten Fenster nach TGL 22 880 zur Verfügung.

Diese nicht zu verändernden Fensterelemente sind in die vorgegebenen Rohbauöffnungen der vollkomplettierten Außenwandplatte der Bauweise 6,3 Mp (WBS 70) so einzubauen, daß die vorhandenen Minimal- und Maximaltoleranzen die Funktionstüchtigkeit der Lösungen nicht beeinträchtigen. Ferner durfte die neu anzuwendende Technologie keinerlei Nachteile gegenüber der traditionellen Technologie des Fensters mit Anschlag aufweisen; die Ökonomie sollte dagegen sogar ausschlaggebend verbessert werden.

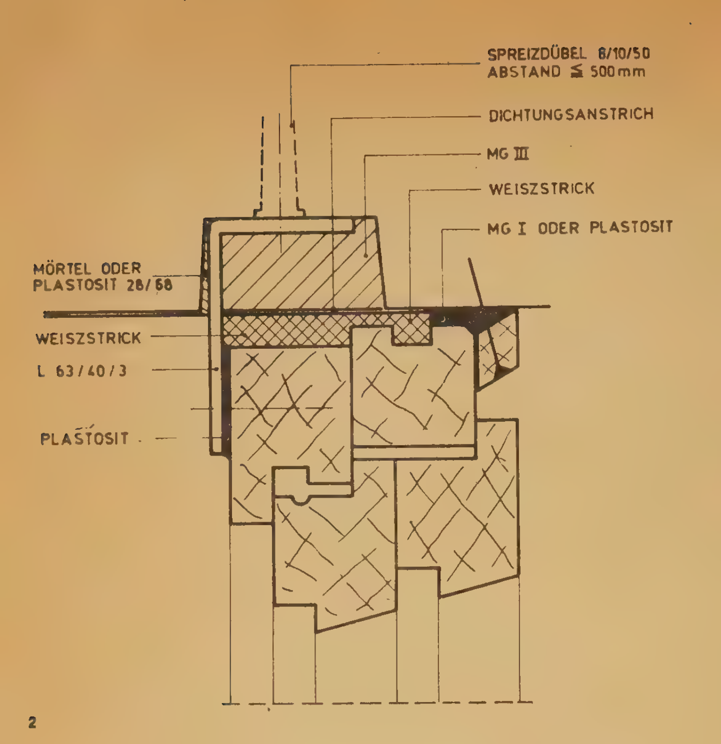
Lösungsvorschläge

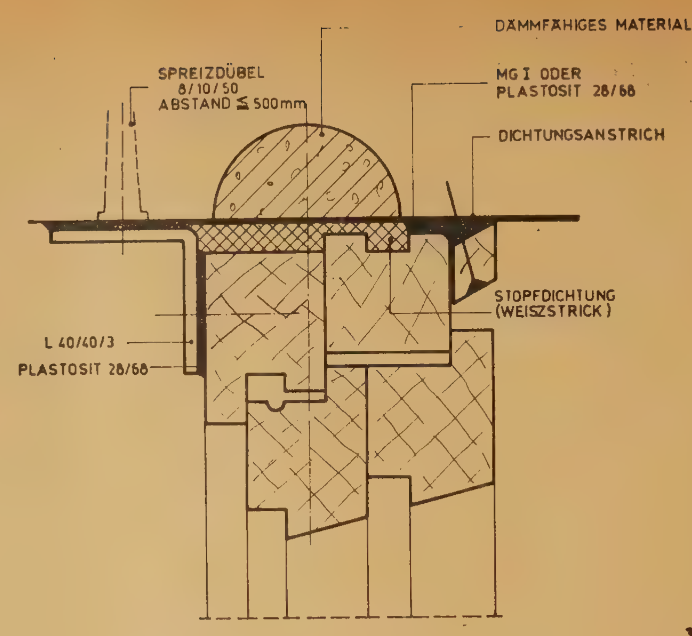
■ Metalleichtprofile als Hilfsanschlag

Erste Ergebnisse wurden durch die Verwendung von Metalleichtprofilen (L- oder Z-Profile) als Hilfsanschlag erzielt, die in Halbrund- oder Trapeznute eingesetzt werden. Ein typisches Beispiel dieser Gruppe wird in Abb. 2 dargestellt.

Nachdem sich in den Gasbetonwerken jedoch Schwierigkeiten bei der Herstellung dieser Nute herausstellten — das betraf die Herstellung im Frischverfahren sowie auch beim Fräsen am erhärteten Element — wurden diese Lösungen nicht mehr weiter verfolgt.

Weiterentwicklungen dieser ersten Ergebnisse sind die in Abb. 3 und 4 gezeigten Lösungen, in denen durch Anschrauben der





2
Winkelprofil als Hilfsanschlag in Trapeznut eingesetzt

Metalleichtprofile an die glatte Leibung ein Hilfsanschlag geschaffen wird. Die Vorzüge dieser Lösungen, die vor allem in der baukonstruktiven Stabilität, der technologischen Unkompliziertheit und vor allem in der Dichtheit zu sehen sind, werden jedoch durch Maßnahmen zur Einhaltung der bauphysikalischen Forderungen eingeschränkt.

■ Glatte Fensterleibung (Vorzugslösung)

Als Vorzugsvariante wurde ein anschlagloses Fenster mit glatter Leibung zur Vermeidung bauphysikalischer Mängel und unter Wegfall des Stahleinsatzes entwickelt. Der seitliche Anschlag ist für Verbundfenster in Abb. 5 und für Thermofenster in Abb. 6 dargestellt. Die zugehörigen Sturzlösungen zeigen die Abb. 7 und 8.

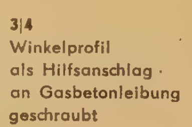
Das Prinzip dieser Vorzugslösung besteht danach in folgendem:

Ohne Hilfsanschlag erfolgt der Anschluß des Fensterrahmens durch Holzschrauben und Plastspreizdübel an die glatte Leibung.

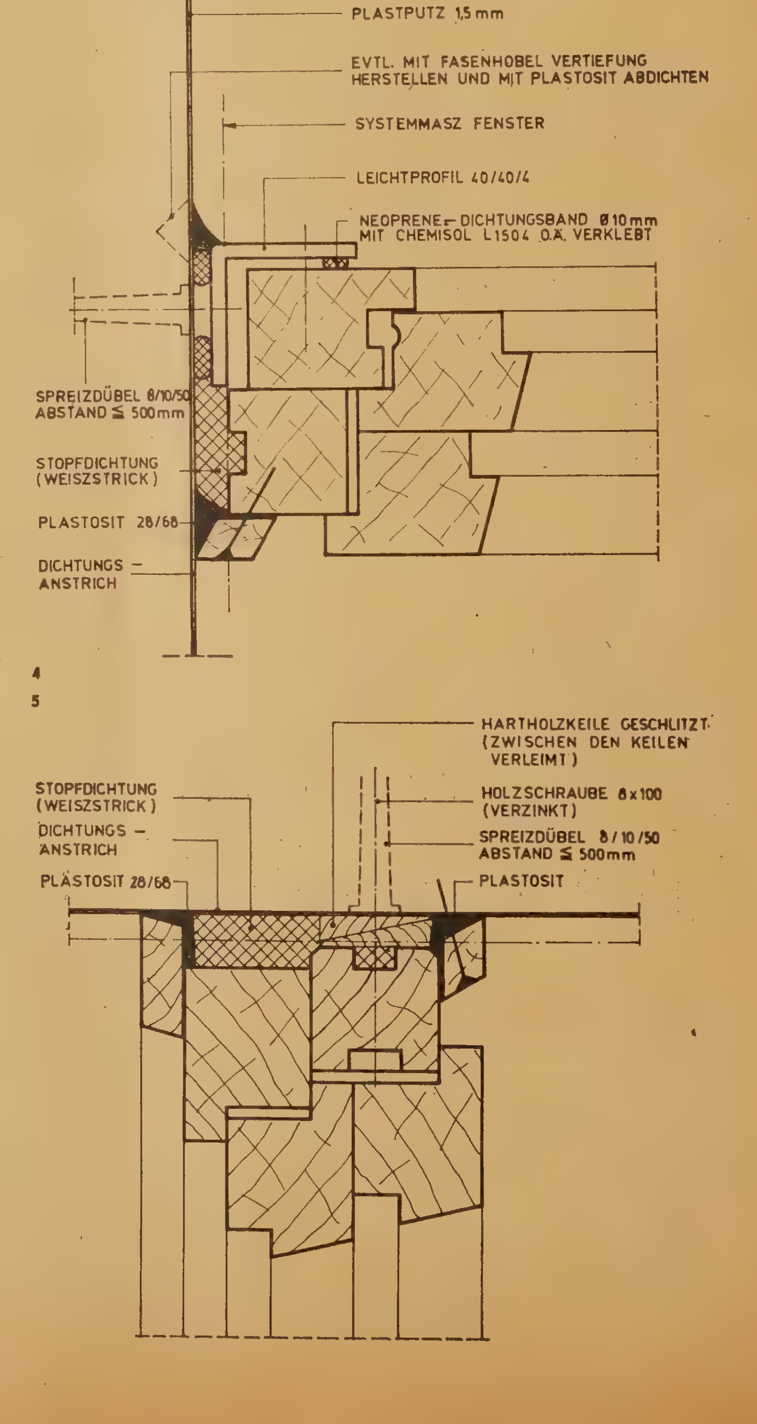
Die Justierung des Fensterelements vor der endgültigen Befestigung an der Leibung wird durch den Einbau von verleimten Hartholzkeilen erreicht.

Die Dichtung erfolgt durch eine nach dem Versetzen des Fensterelements einzubringende Stopfdichtung. Geschützt wird diese Stopfdichtung durch eine äußere und innere Verleistung der Fuge.

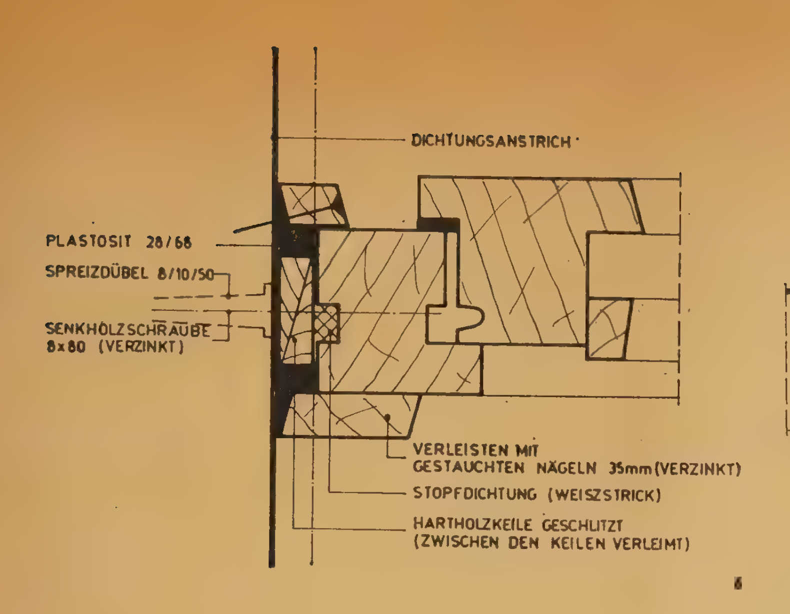
In Anpassung an die vorhandenen Öffnungsmaße der vollkomplettierten Außenwandelemente WBS 70 wurde für die Fenster mit einer mittleren Fugenbreite von 7,5 mm und für die Loggiatüre mit einer mittleren Fugenbreite von 10 mm gerechnet. Maßabweichungen für beide Einbauelemente nach oben bis max. 12,5 mm und nach unten bis min. 5 mm werden durch die entwickelten Verbindungen der Vorzugslösungen gut beherrscht. Fugenbreiten bis min. 3 mm sind noch möglich. Fugenbreiten unter 3 mm lassen den Einbau der Fensterrahmen nicht mehr zu. In vertikaler Richtung können Ungenauigkeiten der Rohbaufensteröffnungen im Sohl- und Fensterbankbereich weitgehend abgefangen werden. (Abb. 9).



3|4
Winkelprofil als Hilfsanschlag an Gasbetonleibung geschraubt



5
Seitlicher Anschluß für Verbundfenster



6
Seitlicher Anschluß für Thermofenster

PLASTOSIT 28/68
HOLZSCHRAUBE 8 x 80 (VERZINKT)
SPREIZDÜBEL 8 x 10 x 50, ABSTAND ≦ 500 mm
LEISTE 34/34
HOLZSCHRAUBE 5 x 60 (VERZINKT)
DICHTUNGSANSTRICH
STOPFDICHTUNG (WEISZSTRICK)
PLASTOSIT 28/68

7

7
Anschluß
im Sturzbereich
für Verbundfenster

Zur Erprobung der Funktionstüchtigkeit wurde die Vorzugslösung „Thermofenster" in der Kombination der Abb. 6, 8 und 9 im VEB Bauelementewerk Erfurt auf Schlagregensicherheit und Luftdurchgang mit Erfolg geprüft.

Abb. 1 zeigt das Versuchselement mit dem eingebauten Thermofenster im Prüfstand. Die Versuchsdurchführung erfolgte unter Belastung der Konstruktion in Druckstufen von 29 bis 59 mm WS mit den entsprechenden Berieselungsmengen; während z. B. die Druckstufe 39 mm WS für unsere klimatischen Verhältnisse als normal anzusehen ist, entspricht die Druckstufe 59 mm WS bereits Extrembedingungen bei einer Gebäudehöhe von etwa 80 m mit einer durch den angesetzten Staudruck simulierten Windgeschwindigkeit von etwa 110 km/h. Diese Werte liegen bereits im Katastrophenbereich.

Ein Vergleich mit vorhandenen internationalen Lösungen wurde bei der Entwicklung vorgenommen. Durch die eingrenzenden Ausgangsbedingungen wurde jedoch diese spezifische Eigenentwicklung notwendig.

Anwendungsbereich und Praxiseinführung

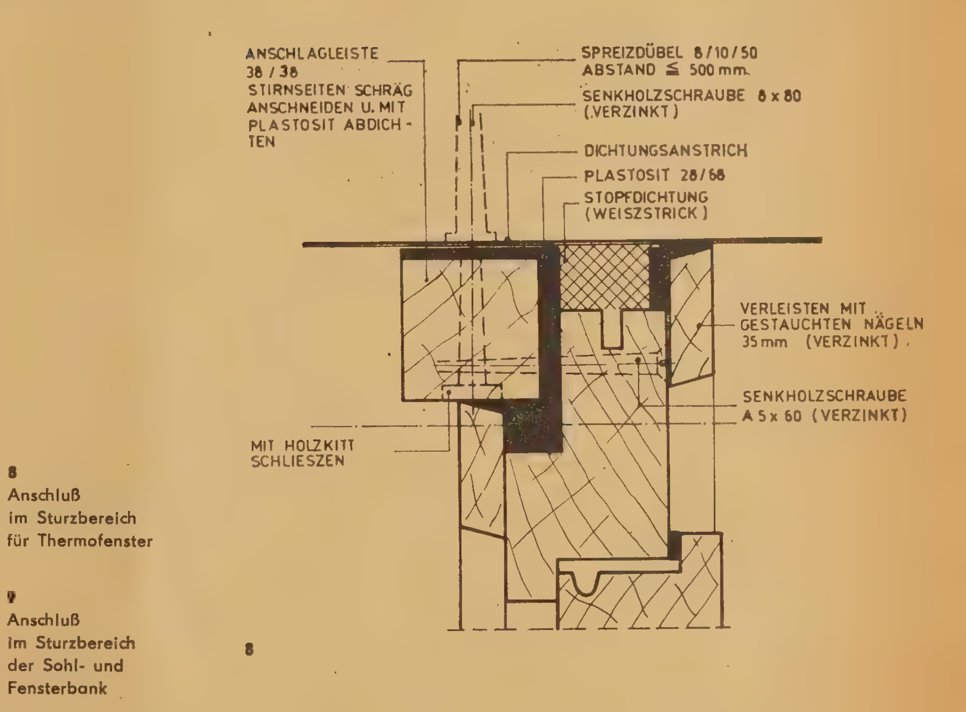
Die Erstanwendung des Thermofensters im anschlaglosen Gasbetonelement erfolgte in der Praxis an einem Muster- und Experimentalbau des WBS 70 (6,3 Mp) im Stadtgebiet von Leipzig, an dem die Langzeiterprobung des „anschlaglosen Fensters" einschließlich der Gasbetonaußenwandelemente im Rahmen eines Versuchsprogramms durchgeführt wird.

Die Komplettierung der Gasbetonaußenwandelemente für diesen Muster- und Experimentalbau erfolgte im Institut für Stahlbeton.

Die serienmäßige Produktion der Elemente wurde bereits 1974 auf der im Gasbetonwerk Laussig neu errichteten Komplettierungsanlage aufgenommen.

Literatur

(1) Weise, W.: Zum leichten und ökonomischen Bauen mit Betonfertigteilen, in: Bauplanung – Bautechnik Nr. 2/1970

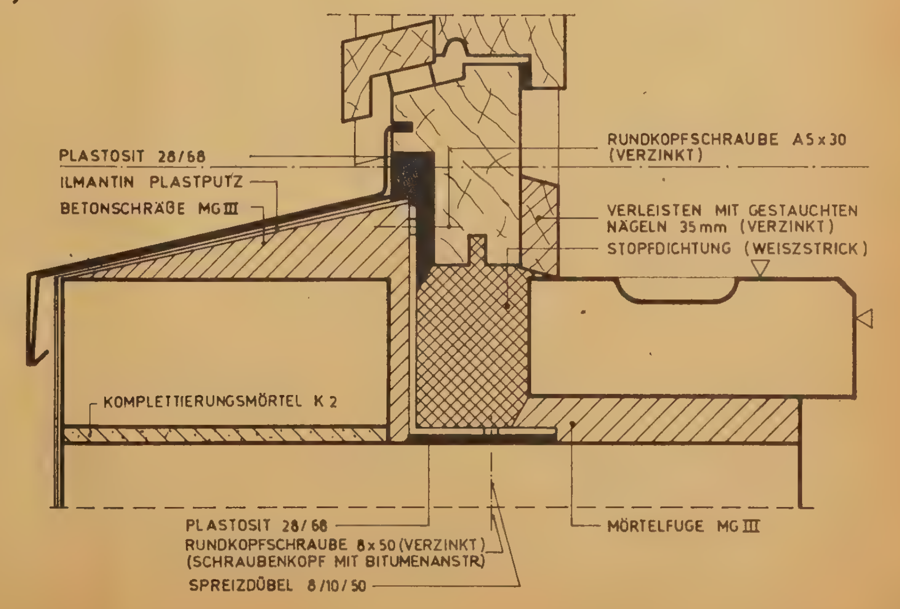


8
Anschluß
im Sturzbereich
für Thermofenster

8

9
Anschluß
im Sturzbereich
der Sohl- und
Fensterbank

9



Zum wechselseitigen Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrswesen

Diplomgeograph Heinz Gläser
Ministerium für Verkehrswesen
Hauptabteilung Wissenschaft und Technik

Im Siedlungsnetz der DDR und ihren Bezirken und Kreisen spiegelt sich noch heute in bedeutendem Maße die ungleichmäßige Besiedlung des Landes wider. Bekannt ist, daß von den rund 9000 Gemeinden allein fast 7800 weniger als 2000 Einwohner haben. Die Zersplitterung der in seiner Grundlage aus dem Feudalismus überkommenden Siedlungsstruktur ist jedoch noch stärker, denn innerhalb der administrativen Gemeinden liegen zusätzlich etwa 8000 Ortsteile und rund 10 000 Einzelsiedlungen.

Die Dichte der Siedlungen im Territorium sowie auch der Konzentrationsgrad der Bevölkerung nehmen insgesamt betrachtet von Nord nach Süd zu. Das erklärt sich aus der territorial stark differenzierten Standortverteilung der industriellen Produktion.

Die Konzentration der Bevölkerung ist am stärksten in den industriellen Ballungsgebieten und Großstädten. So entfallen auf die Bezirke Halle, Leipzig, Dresden, Karl-Marx-Stadt und die Hauptstadt der DDR, Berlin, nur 25 Prozent der Fläche der DDR. Es wohnen aber 50 Prozent der Bevölkerung in ihnen. Etwa 60 Prozent der industriellen Bruttoproduktion werden in den Ballungsgebieten erzeugt.

Gleichzeitig ist charakteristisch, daß die mittleren und südlichen Ballungsgebiete der Industrie den höchsten Anteil der Gemeinden mit einer Einwohnerzahl unter 2000 besitzen. Dagegen sind die Nordgebiete nur im Bereich der Bezirksstädte Rostock, Schwerin und Neubrandenburg sowie weiterer vier Städte stärker als im Gebietsdurchschnitt besiedelt. Tendenzen zu einer Industrie- und Bevölkerungskonzentration – den früheren Dichtezonen – zeigen sich nur im Raum Rostock bis hin zu den Kreisstädten Ribnitz-Damgarten und Bad Doberan.

Das annähernd gleiche Bild wie bei der Bevölkerungs- und Siedlungskonzentration zeigt sich in der Konzentration der Verkehrswege und -anlagen. Die Netzdichte (in km/km²) ist in den Südbezirken wesentlich größer als im Norden.

Da der Verkehr bzw. das Transportwesen allgemein der Mittler der wichtigsten Kommunikationsbeziehungen (vom Post- und Fernmeldewesen abgesehen) zwischen den Siedlungen ist, kommt ihm bei der Wertung der Faktoren zur Standortverteilung der Produktivkräfte eine bedeutende volkswirtschaftliche Rolle zu. Das Stadium des entwickelten Sozialismus ist charakterisiert durch eine wesentliche Veränderung des Verhältnisses von extensiven und intensiven Faktoren der Entwicklung, von einem Ansteigen der Rolle der intensiven Faktoren.

Und so gesehen bedeutet Intensivierung auch die zweckmäßigste Standortverteilung der Produktivkräfte mit dem Ziel der Sicherung der bestmöglichen Nutzung der Natur-, Finanz- und Arbeitskräfteressourcen; Senkung unrationeller Transporte durch maximale Annäherung der Produktion an die Rohstoffbasis, an die Arbeitskräfte und Verbraucher.

So bewirkte z. B. eine Veränderung der Produktionsstruktur durch den Ausbau der See- und Hafenwirtschaft im Bezirk Rostock eine Veränderung der Siedlungsstruktur (Herausbildung von Dichtegebieten der Produktion und Bevölkerung im Bereich des Städtekomplexes Bad Doberan – Rostock – Ribnitz Damgarten; Stralsund; Wismar; Greifswald – Wolgast) und führte zum Ausbau des Verkehrswegenetzes sowohl im unmittelbaren örtlichen Bereich (S-Bahn Rostock; Eisenbahnverbindung Greifswald–KKW Lubmin) als auch im überörtlichen Bereich (Autobahnbau Berlin–Rostock; Ausbau Fernverkehrsstraße F 96; Eisenbahnabfuhrstrecke Überseehafen Rostock–Berlin).

Unter den spezifischen Bedingungen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts in der DDR und der damit im Zusammenhang stehenden Intensivierung des gesellschaftlichen Reproduktionsprozesses sowie der Bevölkerungsentwicklung wirkt auch die Siedlungsstruktur in wachsendem Maße auf die Entwicklung der Standortverteilung der Produktivkräfte und die Entwicklung der territorialen Produktionsstruktur ein. Dabei besteht der wechselseitige Zusammenhang zwischen der Siedlungsstruktur und dem Verkehr als Teil der technischen Infrastruktur vor allem darin, daß

- die Bedürfnisbefriedigung bzw. Bedarfsdeckung der Bevölkerung in den Siedlungen in starkem Maße an die Einrichtung, Anlagen und Netze des Verkehrs gebunden ist. Ihre volle Funktionsfähigkeit und effektive Nutzung setzen wiederum einen bestimmten Grad ihrer komplexen Entwicklung voraus, die sich innerhalb der Siedlungsstruktur vollzieht.

- Die Stabilität und „relative Immobilität der Siedlungssubstanz wird durch den hohen, tendenziell wachsenden Anteil der Grundfonds, an den in der Siedlungsstruktur verankerten Grundfonds im Zusammenhang mit den Komplexitäts- und Proportionalitätserfordernissen der Siedlungen verursacht" (1).

- Der hohe Grundfondsbestand im Verkehrswesen und die Notwendigkeit der effektiven Ausnutzung der vorhandenen Netze und Anlagen wirkten über bestimmte Kapazitäts- und Kostenschwellen als wichtiger Faktor auf das Wachstum der einzelnen Siedlungen, vor allem der Städte ein. Dadurch werden die Entwicklungsproportionen innerhalb der Siedlungsstruktur in starkem Maße beeinflußt. „Der vorherrschende Band- und Netzcharakter der technischen Infrastruktur (der sich gerade im Verkehrswesen deutlich zeigt, H.G.) ergibt sich aus deren Funktion, die Siedlungen miteinander zu verbinden. Er zeichnet seinerseits die linearen Entwicklungsrichtungen innerhalb der Siedlungsstruktur vor" (2).

Die Bedeutung und die Einflußnahme des Transportwesens bei der Entwicklung einer rationellen Siedlungsstruktur kann sich fördernd oder hemmend auf die volkswirtschaftlich sinnvolle Standortverteilung der Produktivkräfte auswirken. Bei der Errechnung der betrieblichen Kosten, des territorialen Aufwandes und somit des gesamtvolkswirtschaftlichen Nutzens ist die günstigste Kombination der rationellen Standortverteilung der Produktion, der Entwicklung der Siedlungsstruktur und (als ein wesentlicher Standortfaktor) ein entsprechender Ausbaugrad der Verkehrsnetze erforderlich.

So spielte der Standortfaktor Verkehr bei der Errichtung des EKO Eisenhüttenstadt u. a. in zweierlei Hinsicht die entscheidende Rolle.

1. Durch die Oder und die Eisenbahnhauptlinie Cottbus–Eisenhüttenstadt–Frankfurt (Oder) waren ausbaufähige Transportwege für bestimmte Zulieferungen und den Absatz der Produkte vorhanden.

2. Durch die territoriale Randlage des Kombinates zur Grenze der VR Polen wurden lange Antransporte der Erze im Verkehrsnetz der DDR und somit eine zusätzliche Belastung der Strecken der Eisenbahn vermieden.

Andererseits aber mußten zur entsprechenden Gestaltung der Siedlungsstruktur in diesen Gebieten die Beziehungen im öffentlichen Personenverkehr durch den Kraftverkehr und die Eisenbahn nachvollzogen werden, indem neben der leistungsfähigen Eisenbahnschnellverbindung zur Bezirksstadt der innerstädtische Omnibus-Nahverkehr und die straßenseitige Anbindung der entstandenen Wohn- und Industriegebiete und des Umlandes der Stadt ausgebaut wurden.

Beim IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde z. B. wurde eine kostengünstige Standortvariante gefunden, die intensiven Zuliefer- und Absatzbeziehungen über die leistungsfähige Nordsüd- sowie über den Berliner Außenring auch über die Ostwest-Eisenbahnverbindung zu realisieren, ohne daß größerer zusätzlicher Aufwand erforderlich wurde. Die Siedlungsstruktur im südlichen Randgebiet Berlins wurde durch die Konzentration des Hauptteiles der Arbeitskräfte in der Stadt Ludwigsfelde rationeller gestaltet. Zusätzliche Verkehrserschließungsmaßnahmen konnten mit vertretbarem Aufwand realisiert werden.

Die siedlungspolitischen Grundsätze gehen davon aus, daß die Siedlungsstruktur im Sozialismus eine materielle Voraussetzung dafür ist, daß

- alle Bürger der DDR annähernd gleiche Bedingungen zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse vorfinden und

- für die Produktion günstige territoriale Bedingungen (rationelle Nutzung der territorialen Ressourcen, gut entwickelte territoriale Arbeitsteilung) zur Erreichung einer hohen Effektivität bestehen.

Diese siedlungspolitischen Grundsätze sind für alle Bereiche der Volkswirtschaft, also auch für das Verkehrswesen, verbindlich. Das heißt, daß hierbei dem Verkehr die Funktion als Standortfaktor und Kommunikationsvermittler zwischen Mensch und Produktion zuerkannt ist und er, vereinfacht dargestellt, durch die transportseitige Realisierung der Zuliefer- und Absatzbeziehungen und der Personenbeförderung eine Produktion erst ermöglicht.

Die Dichte des Städtenetzes sowie die Verteilung der Städte in der DDR sind so beschaffen, daß die weitere Urbanisierung im Prinzip durch Nutzung und Rekonstruktion der vorhandenen Substanz erfolgen kann.

Welche Richtung zeichnet sich in der Entwicklung der Siedlungsstruktur ab, und wie wird die Übereinstimmung zur Entwicklungsrichtung des Verkehrswesens erreicht?

In den siedlungspolitischen Grundsätzen wird festgestellt, daß auf den Bau neuer Städte verzichtet werden kann. Die vorhandenen Städte genügen den siedlungsstrukturellen Erfordernissen der DDR. Ihre Entwicklung erfolgt intensiv und nur in ausgewählten Fällen extensiv.

In den nördlichen und mittleren Bezirken ist das Netz dieser Städte entsprechend den volkswirtschaftlichen Möglichkeiten schrittweise durch intensive und teilweise extensive Entwicklung bestehender Mittelstädte und einzelner Kleinstädte leistungsfähiger zu gestalten. Besondere territoriale Unterschiede wird es bei der Entwicklung ländlicher Siedlungszentren geben.

Während es z. B. in den Ballungsgebieten mit ihrem engmaschigen Städtenetz um die Rekonstruktion von Kleinstädten zu ländlichen Siedlungszentren geht, müssen in relativ dünn besiedelten Agrargebieten mit einem weitmaschigen Städtenetz Dörfer für diese Funktion ausgebaut werden. Der Konzentrationsprozeß in ländlichen Siedlungen wird sich sowohl in den durch die Landwirtschaft bestimmten Gebieten als auch in Industrie-, Erholungs- und Mischgebieten vollziehen. Er dient der Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung und der weiteren Überwindung noch vorhandener Unterschiede zwischen Stadt und Land.

Eine besondere Bedeutung kommt in der Entwicklung der Siedlungsstruktur der richtigen Erfassung und zielgerichteten Steuerung der Stadt-Umland-Beziehungen zu. In der qualitativen und quantitativen Erfassung der Merkmale für die Stadt-Umland-Beziehungen liegen noch große Reserven, um die weitere Entwicklung zu steuern. Die natürlichen Ressourcen des Umlandes und die infrastrukturelle Ausstattung der Städte werden so vor einer übermäßigen und volkswirtschaftlich nicht vertretbaren Nutzung bewahrt.

Die regionale Schwerpunktbildung in der Produktions- und Siedlungsstruktur wird für die Gestaltung der Verkehrsnetze, -anlagen und sonstigen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen dadurch erschwert, „daß sich aus der relativ hohen Verkehrserschließung der DDR, der erreichten Urbanisierung und Siedlungsstruktur hohe Aufwendungen des Verkehrs, verteilt über das gesamte Territorium der DDR, besonders zum Betreiben der vorhandenen Verkehrsträger erforderlich machen. Dieser Aufwand könnte zugunsten regionaler Schwerpunkte verringert werden, wenn mit der Konzentration der Arbeitsstätten eine entsprechende Konzentration der Wohnstätten erreicht werden könnte, die beide zum Rückgang von Verkehrsbedürfnissen führen würden. Eine solche Entwicklung wurde aber bisher nicht erreicht und läßt sich für die Zukunft noch nicht bestimmen" (3).

Auch im Verkehrswesen wird daher der Weg der Intensivierung beschritten, d. h., es erfolgt in erster Linie eine Konzentration auf den Ausbau und die Rekonstruktion vorhandener Verkehrswege und -anlagen in den Städten der Makrostruktur sowie in ausgewählten Mittelstädten. Die DDR gehört bekanntlich zu den Staaten in Europa mit dem dichtesten Verkehrswegenetz, das nur für ausgewählte Schwerpunktverbindungen zwischen den Großstädten und industriellen Zentren extensiv erweitert werden muß.

Entsprechend einem Ministerratsbeschluß zur Ausarbeitung der „Komplexen Aufgabe der materiell-technischen Territorialstruktur des Verkehrswesens und zur Entwicklung komplexer Lösungen für den Nah- und Berufsverkehr" werden in einer gemeinsamen Arbeit für 25 ausgewählte Städte aufeinander abgestimmte Generalverkehrs- und Generalbebauungspläne erarbeitet. Diese Generalverkehrs- und Generalbebauungspläne sind ein geeignetes Mittel der Organisation einer rationellen territorialen Produktions- und Siedlungsstruktur in der DDR.

Die Auswahl dieser Städte erfolgte nach den Erfordernissen der Entwicklung der Siedlungsstruktur der DDR gemeinsam mit der Fachabteilung Territoriale Planung der SPK und in Übereinstimmung mit den Untersuchungen der Bauakademie der DDR und des Ministeriums für Bauwesen, Abteilung Städtebau. Diese Dokumente basieren auf den siedlungspolitischen Grundsätzen und beziehen die unmittelbaren Stadt-Umland-Beziehungen ein.

Aus der Wechselbeziehung Verkehrswesen—räumliche Struktur des Ballungsgebietes ergeben sich folgende Problembereiche:

1. Übereinstimmung des Transportwegenetzes mit der territorialen Arbeitsteilung

2. Gewährleistung einer rationellen Standortverteilung der Produktivkräfte durch das Transportwegenetz

3. Übereinstimmung des Transportwegenetzes mit den vorhandenen territorialen und regionalen Schwerpunkten von Produktion und Bevölkerung sowie den Hauptströmen des Personenverkehrs (differenziert nach den Motiven Einkaufs-, Berufs-, Schüler-. Erholungs- und sonstiger Verkehr).

Die Entwicklung des öffentlichen und des individuellen Verkehrs kann nicht alternativ gelöst werden. Beide Verkehrsarten sind zur Befriedigung spezifischer Bedürfnisse erforderlich. Während im Berufsverkehr auch in Zukunft eindeutig die öffentlichen Verkehrsmittel besonders in den Städten Priorität haben müssen, wird im Urlaubs- und Wochenendverkehr der Anteil der individuellen Verkehrsarten überwiegen. Hierfür ist die Schaffung der materiellen und technischen Voraussetzungen durch den Ausbau des Straßennetzes erforderlich.

Im überörtlichen Personen- und Güterverkehr wird eine volkswirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern angestrebt. Das heißt:

1. Im Personenverkehr wird die Eisenbahn auch weiterhin vorrangig die Aufgaben des Fernverkehrs übernehmen. In den Ballungsgebieten wird überwiegend auf vorhandenen Strecken und nur bei entsprechendem Verkehrsaufkommen auf Neubaustrecken die Eisenbahn in Form von Schnellbahnen in den Berufsverkehr einbezogen. Das betrifft die Bezirksstädte Halle, Leipzig, Magdeburg, Rostock, Dresden und die Hauptstadt Berlin.

Zur Anbindung der einzelnen Siedlungen wird der Kraftverkehr seine Aufgaben erweitern. Streckenstillegungen oder die Schließung von Zugangsstellen zum Netz des Personenverkehrs der Eisenbahn zugunsten der zumeist schnelleren und qualitativ besseren Verkehrsbedienung durch Omnibusse sind Maßnahmen der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße und werden in enger Absprache zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern und den betreffenden örtlichen Organen durchgeführt.

Die verkehrsseitige Realisierung der Stadt-Umland-Beziehungen erfolgt je nach territorialen Besonderheiten entweder mit dem Omnibus, der Eisenbahn oder teilweise mit der Straßenbahn. Bei Vorhandensein aller drei Verkehrsmittel erfolgt die Arbeitsteilung nach den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit. Schwerpunkt dieser Entwicklung wird eindeutig der Omnibusverkehr sein. In den Bezirksstädten kommen bei vorhandenem Verkehrsaufkommen Straßenbahnen mit Schnellbahncharakter zum Einsatz.

2. Im Güterverkehr übernimmt der Kraftverkehr zunehmend die Funktion des Güternahverkehrs und nur bei bestimmten Spezialtransporten auch den Fernverkehr. Dadurch ist z. T. gegenüber der Eisenbahn eine direkte Transportbeziehung zwischen Produzenten und Abnehmer ohne zusätzliche Umladungen der Fracht möglich. Bestimmte Zugangsstellen der Eisenbahn mit geringem Aufkommen können zugunsten der Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Strecken geschlossen werden. Die Eisenbahn muß in ihrer Rolle als Massentransporteur über weite Entfernungen stabilisiert und ausgebaut werden.

Unter sozialistischen Bedingungen werden von der großstädtischen Verkehrsplanung für den Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr spezifische Wirkungsbereiche in Übereinstimmung mit der bestehenden bzw. zu entwickelnden Stadtstruktur abgesteckt. Bei der Aufgabenteilung zwischen öffentlichem und Individualverkehr sind das volkswirtschaftliche Erfordernis, die städtebauliche Zweckmäßigkeit, die betriebliche Notwendigkeit und die individuellen Anforderungen in Übereinstimmung zu bringen.

Der wesentlichste Einflußfaktor der Stadtstruktur auf den städtischen Verkehr ist die Lage der einzelnen Standorte der Funktionsbereiche zueinander. Unsere historisch gewachsenen Städte sind noch durch eine starke Zersiedlung und Zersplitterung von Einrichtungen der Produktion und Infrastruktur gekennzeichnet und weisen eine zum Teil unrationelle Zuordnung vorwiegend monofunktionaler Bereiche auf, die mit hohen gesellschaftlichen und individuellen Aufwendungen für den Verkehr verbunden ist. Auch daraus resultiert die Notwendigkeit der teilweisen Umgestaltung der Städte und ihrer Verkehrssysteme. Um den Aufwand für die Verkehrsanlagen und die technische Versorgung zu reduzieren, wird vom Verkehrswesen der DDR folgende Stadtgestaltung angestrebt:

1. Dichte Bebauung um die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs

2. Schaffung von Mischgebieten mit mehreren Funktionsbereichen

3. Wohnbebauung in den Stadtzentren

4. Effektive Nutzung von Freiflächen innerhalb bereits bebauter Stadtgebiete.

Im Zuge der weiteren Entwicklung der industriemäßigen Pflanzen- und Tierproduktion kann für bestimmte größere Standorte der landwirtschaftlichen Produktion dem landwirtschaftlichen Berufsverkehr eine besondere Bedeutung zukommen. Die Investitionen für die Infrastruktur sind auf bereits gut ausgebaute zentrale Orte zu konzentrieren. Unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes wäre es möglich, mit dem Kraftverkehr einen Radius von 20 bis 30 km um das Zentrum zu erschließen, wenn man etwa in den Grenzen des sonst üblichen Zeitaufwandes bleiben will.

„Auf der Grundlage der bestehenden Siedlungsstruktur und der auf dem VIII. Parteitag der SED gestellten Hauptaufgabe für den Kraftverkehr ergeben sich folgende Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrserschließung und -bedienung der ländlichen Siedlungen:

1. Erhöhung des Erschließungsgrades durch Verdichtung des Liniennetzes.

2. Verbesserung der Verkehrsbedienung unter besonderer Berücksichtigung der bisher nur ungenügenden Verkehrsbedienung im rückflutenden Wochenendverkehr, der besseren Anbindung kleinerer Siedlungen an große, komplex ausgestattete Zentren und einer variablen Liniennetz- und Fahrplangestaltung."

3. Nutzung der durch die Bildung von Gemeindeverbänden konzentrierten Mittel und Kräfte im Wegebau und optimale Auslastung der vorhandenen Transport- und Beförderungskapazitäten mit Hilfe abgestimmter Transportpläne" (4).

Alle Prozesse im Siedlungsnetz, die zur Konzentration der Verkehrsströme führen, wirken sich positiv auf Qualität und Effektivität aus, so daß die Herausbildung größerer und funktionsfähigerer Zentren seitens der Verkehrsplanung befürwortet wird. Tatsache ist allerdings, daß das gegenwärtige, durch eine starke Zersplitterung gekennzeichnete Siedlungsnetz der DDR die Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur einschränkt. Wenn die Infrastruktur unter Beibehaltung der gegenwärtigen Bevölkerungsverteilung konzentriert wird, dann ergeben sich langfristig umfangreiche Beförderungsaufgaben für den flächenerschließenden Verkehr und ein höherer zeitlicher und finanzieller Aufwand für die Bevölkerung.

Die örtlichen Volksvertretungen und ihre Organe tragen eine hohe Verantwortung bei der Durchsetzung der einheitlichen Verkehrspolitik im Territorium. Diese einheitliche Verkehrspolitik richtet sich u. a. nach

den zentralen Orientierungen und vorgegebenen zentralen staatlichen Entwicklungsrichtungen des Ministerrates und des MfV zur Gestaltung des Verkehrswesens,

den zur Verfügung stehenden finanziellen und materiellen Fonds im zentral und örtlich geleiteten Verkehrswesen bei Beachtung der Erfordernisse der Materialökonomie und des rationellen Energieeinsatzes sowie

den Bedürfnissen und Notwendigkeiten entsprechend den Schwerpunkten der Entwicklung der Produktions- und Siedlungsstruktur.

Mit den Bestimmungen des Gesetzes über die örtlichen Volksvertretungen und ihre Organe ist erstmalig in diesem Umfang

– die höhere Verantwortung der örtlichen Organe der Staatsmacht beim rationelleren Einsatz aller Transport-, Umschlags- und Beförderungskapazitäten zur effektiven Erfüllung der Transportbedürfnisse im Territorium und

– die einheitliche Festlegung übereinstimmender Aufgabenbereiche bei gleichzeitig klarer Differenzierung und präziser Abstufung der Aufgaben und Verantwortung in der Entwicklung der Siedlungen und des Verkehrs zwischen Bezirk, Kreis und Gemeinde

festgelegt worden.

Auch auf dem Gebiet der Verkehrsforschung spielt der wechselseitige Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrswesen eine große Rolle. Zahlreiche Forschungsthemen befassen sich mit der territorialen Gestaltung und Ausbildung der Verkehrswegenetze und den Untersuchungen zur optimalen Liniennetzgestaltung zur Fahr- und Wegeumlaufplanung des öffentlichen Personenkraftverkehrs. Ihr Ziel ist es, mit einem Minimum an Fahrzeugen und Personal ein Optimum von Siedlungen zu erschließen. Derartige Untersuchungen sind in fast allen Bezirken, aber auch in Städten mit einem ausgeprägten öffentlichen Personenverkehr durchgeführt und z. T. sogar schon erfolgreich angewandt worden. Auch hierbei bildeten die zentral vorgegebenen Kennziffern zur vorhandenen und künftigen Siedlungsstruktur die Grundlage für die Berechnungen.

In den Großstädten und industriellen Zentren werden im Rahmen eines umfangreichen Forschungsthemas sowohl solche Probleme einer Lösung zugeführt, die speziell die territorialen Belange der jeweiligen Stadt betreffen, als auch solche, die für weitere Städte der DDR verallgemeinerungswürdig sind.

Die Anbindung der Wohn- und Industriegebiete an das Verkehrsnetz der jeweiligen Stadt ist zum Beispiel ein Forschungsgegenstand, an dem in den Städten sowohl die Büros für Territorialplanung und die Stadtarchitekten in echter sozialistischer Gemeinschaftsarbeit jene Probleme einer Lösung zuführen, die sich aus der Realisierung des Wohnungsbauprogramms bis 1990 ergeben. Dadurch werden die sich aus diesem langfristigen strategischen Programm zur Entwicklung der wichtigsten Städte ergebenden wechselseitigen Zusammenhänge erforscht, fixiert und durch die praktische Zusammenarbeit der territorialen Organe verwirklicht.

„Es ist allerdings weniger Angelegenheit der Verkehrsforschung, eine verbindliche Konzeption dazu zu erarbeiten, sondern es ist Aufgabe der Territorialforschung, die sich aus der Entwicklung des Verkehrswesens ergebenden relevanten Aspekte zur räumlichen Struktur der Ballungsgebiete in die Territorialplanung zu integrieren. Durch die zunehmende Bedeutung der Eisenbahn für den Nahverkehr bietet sich für die Siedlungsentwicklung die verstärkte Konzentration der Bevölkerung entlang der Eisenbahntrasse an, denn die Ströme des Pendler- und Gelegenheitsverkehrs sind im wesentlichen radial auf die Kerngebiete der Ballungen ausgerichtet. Diese Konzentration sollte sich vor allem auf die Siedlungen erstrecken, deren zum städtischen Kerngebiet orientierter Pendlerstrom hervortritt" (5).

Aus der Sicht des Verkehrswesens ergeben sich in diesem Zusammenhang für die weitere Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Organen der Territorialplanung und der Siedlungsstrukturforschung teilweise noch Reserven. Es geht insbesondere darum, gegenseitig Informationen zu Fragen der

– perspektivischen Standortverteilung der Produktivkräfte,

– der Entwicklung der Siedlungsstruktur und des Verkehrswesens

– und der internationalen Verflechtungen zu den Verkehrsnetzen der RGW-Mitgliedsländer zur Verfügung zu stellen.

Diese Informationen müssen solche Entscheidungen über Entwicklungsrichtungen und Proportionen ermöglichen, die mit einem Minimum an materiellen und finanziellen Mitteln und in relativ kurzer Zeit bei vertretbarem Aufwand zum Erfolg führen.

Solche Informationen wären aus der Sicht des Verkehrswesens Fragen der

- Entwicklung der verkehrlichen Bedürfnisse sowohl aus der Sicht der Zweige der Volkswirtschaft als auch der Bevölkerung und ihrer Befriedigung unter dem Gesichtspunkt des komplexen Einsatzes aller Verkehrskapazitäten
- Entwicklung der Grundfonds aus perspektivischer Sicht und des gegenwärtigen Zustandes und des Verhältnisses zwischen Instandsetzung, Aussonderung, Ersatz und Erweiterung der Grundfonds unter Berücksichtigung erkennbarer realer Bedingungen
- Konzentration auf die intensive Nutzung aller Grundfonds mit Hilfe der komplexen sozialistischen Rationalisierung im Rahmen aller Fonds und Pläne
- Erschließung von Möglichkeiten und Reserven, die sich aus einer komplexen Verkehrsorganisation und Verkehrskoordinierung in den Bezirken, Kreisen, Städten und Gemeinden ergeben
- Erarbeitung neuester Erkenntnisse in der Generalverkehrsplanung und in der Verkehrsforschung sowie
- der neuesten, die Territorialplanung interessierenden Ergebnisse aus Wissenschaft und Technik des Verkehrswesens.

Eine weitere geeignete Form zur Abstimmung von Siedlungsstrukturgestaltung und Verkehrsplanung sowie zum völligen Erkennen und Anwenden der wechselseitigen Zusammenhänge besteht in der verstärkten wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit der jeweiligen zentralen Forschungseinrichtungen. Abgestimmte Forschungsaufgaben zu Schwerpunkten der Entwicklung im Territorium, wie sie am Beispiel des Generalplanes für die Hauptstadt Berlin bereits erarbeitet werden, können zu einer fachlichen Vereinigung der bestehenden wissenschaftlichen Potentiale führen und Doppelarbeiten verhindern helfen.

Ein breites Betätigungsfeld bieten hier die durch die Organe der Territorialplanung zu erarbeitenden Städte- und Gemeindepässe. Auf der Ebene der Verkehrsplanung sind in den Bezirken etwa gleichartige Arbeiten mit der Einrichtung von statistischen Straßendatenbänken in Angriff genommen worden. Diese Datenbänke erfassen statistisch qualitative und quantitative Werte der klassifizierten Straßen und ermöglichen konkrete Aussagen über den Stand und den künftig zu erwartenden Straßenverkehr. Diese Erkenntnisse bilden oftmals die Grundlage für Entscheidungen auf siedlungspolitischem Gebiet im jeweiligen Territorium. Durch die Anwendung in der Praxis erprobter statistischer und mathematischer Methoden und durch die Einbeziehung der Bezirksstellen für Statistik werden Möglichkeiten geschaffen, interdisziplinär abgestimmte bzw. erarbeitete Forschungs- und Entwicklungsaufgaben vorzulegen. Damit könnten die oft schwierige Abstimmung von Forschungsaufgaben im Prozeß der Überleitung in die Praxis auf ein erforderliches Minimum reduziert und die Gefahr verringert werden, daß zwar gute Forschungsergebnisse erarbeitet wurden, auf Grund einer schlechten Überleitung aber nicht optimal praxiswirksam werden können.

Eine weitere Möglichkeit, wechselseitige Zusammenhänge und gegenseitige Einflußfaktoren der Entwicklung der Siedlungsstruktur und des Verkehrswesens zu erkennen, bietet der für 1976 zum zweiten Mal (erstmals 1972) vorgesehene Befragungsdurchgang des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen. In 30 ausgewählten Städten erfolgt nach speziellen Kriterien eine Stichprobenerhebung im Personen-, Güter und Dienstverkehr. Dier hier gewonnenen Erkenntnisse finden Eingang in den Generalverkehrsplänen und bei der speziellen Erarbeitung von Intensivierungskonzeptionen ausgewählter Territorien.

Literatur

(1) Vortragsthesen zur Arbeitstagung „Entwicklung der Siedlungsstruktur der DDR", Leipzig, November 1973, Seite 14 ff.

(2) ZFIV-Report Sonderheft Durchsetzung der Verkehrspolitik im Territorium, Dezember 1973

(3) Vgl. Vortragsthesen ..., a. a. O., Seite 16

(4) Beilke, U.; Jacob, G.; Koker, T.: Einflüsse der Verkehrsentwicklung auf die Gestaltung des Siedlungsnetzes der DDR, in: Geographische Berichte 70 (1974) Heft 1, Seite 51 ff.

(5) ebenda, Seite 55

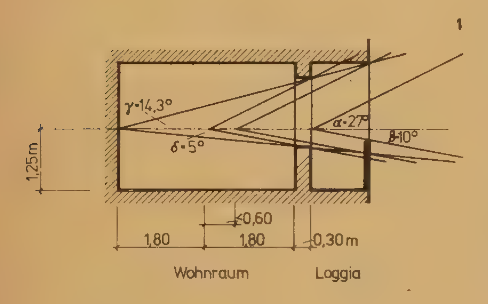
Die Sichtbeziehungen in unseren Wohngebieten – einer der städtebauhygienischen Hauptfaktoren

Dr.-Ing. Peter Sniegon
Bezirksarchitekt Dresden

Mit der schrittweisen Realisierung des vom VIII. Parteitag beschlossenen Wohnungsbauprogrammes nähert sich die Anzahl der Familien, die innerhalb eines Jahres in unserer Republik in eine Neubauwohnung einziehen, der 100 000-WE-Grenze. Mit Übergabe der begehrten Wohnungszuweisung an die glücklichen Mieter steht neben der Frage nach dem Wohnungstyp und dessen Qualität immer wieder an erster Stelle die Frage nach den standortbedingten Qualitätsfaktoren: Liegt das Gebäude in einer ruhigen Lage? Wie orientieren sich die Wohnung und ihre einzelnen Räume zur Sonne? Welche Aussicht ist von beiden Wohnseiten vorhanden?

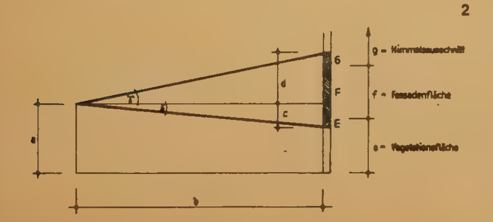
Diese drei städtebauhygienischen Hauptfaktoren – Besonnung, Aussicht, Lärmschutz – bestimmen also in großem Maße die standortbedingte Wohnqualität. Da der positive Extremfall – ein beiderseitig besonntes Wohngebäude in zweiseitig vorhandenen Ruhezonen mit weitem Ausblick nach beiden Richtungen – in der Praxis eine absolute Ausnahme darstellt, sollte allgemein angestrebt werden, die Anforderungen an optimale Besonnung, optimale Sichtbeziehungen und optimalen Lärmschutz für jeweils eine Gebäudeseite zu realisieren. Da sich einerseits diese Anforderungen nur in Ausnahmefällen an ein und derselben Gebäudeseite verwirklichen lassen, andererseits die Wertung der drei Faktoren und der daraus resultierende Wunsch nach entsprechender Anordnung der Funktionsräume einer Wohnung sehr stark von subjektiven Faktoren abhängt, ergibt sich hieraus eine spezielle Anforderung an das Grundrißsystem. Diese Forderung beinhaltet die Möglichkeit, die einzelnen Funktionen der Wohnung je nach den sehr unterschiedlichen städtebauhygienischen Bedingungen der verschiedenen Gebäudeseiten jeweils der einen oder anderen zuordnen zu können.

1



1|2 Ermittlung möglicher Sichtwinkel

2



Wie die Praxis zeigt, wird dies bereits bei den zur Zeit gebauten starren Typen in geringem Umfang wahrgenommen, für die Zukunft müssen jedoch schrittweise Voraussetzungen geschaffen werden, die diese Anpassung wesentlich erleichtern.

Für eine zweiseitig orientierte Wohnung – sie ist nach wie vor als der Normaltyp anzustreben – ergeben sich allein bei der Betrachtung der angeführten Faktoren eine Vielzahl von Variantionen. Eine Wertung der einzelnen Varianten ist zur Zeit nicht möglich, da wissenschaftliche Ergebnisse über die Priorität der Bedeutung dieser drei sowie weiterer städtebauhygienischer Faktoren für die optimale Entwicklung der Menschen fehlen. Sie allein können dazu beitragen, die einzelnen, sich oft widersprechenden Forderungen der Spezialdisziplinen wertmäßig abzuwägen und generelle Schlußfolgerungen zu ziehen. Da zur Frage der Besonnung fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse vorliegen und die Probleme des Lärmschutzes zur Zeit umfassend untersucht werden, befaßte sich die Dissertation des Verfassers mit den „optischen Beziehungen in Wohngebieten von Groß- und Mittelstädten" als dem noch unerforschten Teilgebiet der Städtebauhygiene.

Die Sichtbeziehungen aus der Wohnung zu der vom Menschen gestalteten Umwelt sowie zum sichtbaren Teil des Himmels lassen sich in drei Kategorien einteilen: Blick auf die Erdoberfläche und auf die darauf befindliche Vegetation, Blick auf einen Ausschnitt des Himmels, Blick auf Hochbauten, einschließlich aller sich in diesen Bereichen abspielenden Ereignisse.

Um Anhaltspunkte zur Frage der Wertigkeit der optischen Verhältnisse und ihrer einzelnen Faktoren zu erhalten, wurden soziologische Befragungen in Neubauwohnungen Dresdens durchgeführt.

Ausgehend von dem Ergebnis der Befragung, die insbesondere die große Bedeutung der optischen Beziehungen nachwies, kann festgestellt werden, daß zur Gewährleistung optimaler Bedingungen für die Entwicklung der Menschen städtebauliche Lösungen anzustreben sind, die Ausblickmöglichkeiten zu allen drei Sichtobjekten gewährleisten, sowie unzumutbare Einblicke verhindern. An Untersuchungen zu diesem Problem wurden durchgeführt:

- Eine Analyse optischer Verhältnisse in 24 Wohngebieten der DDR. Im Ergebnis kann festgestellt werden:

Der Anteil an Wohnungen mit guten optischen Verhältnissen durch weiten Ausblick (größer als 100 m) schwankt bei den untersuchten Beispielen von 41 Prozent bis 100 Prozent. Beeinflussende Faktoren sind:

1. Der Umfang und die Nutzung des Umfanges

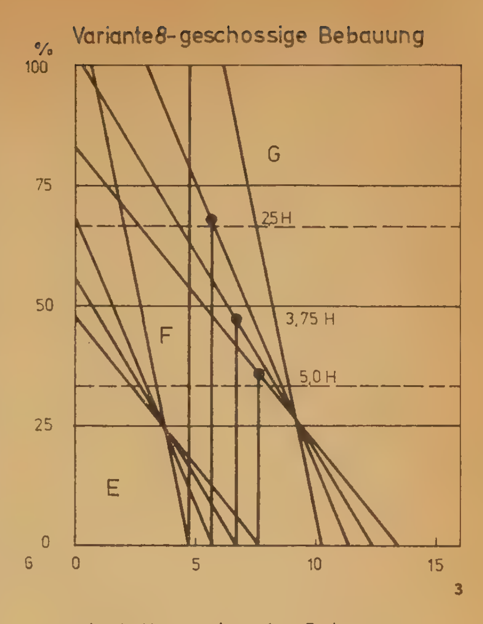
Eine Vergrößerung des Umfangs des Wohngebietes durch vom Kreis oder Quadrat abweichende Formen, durch Einschieben der Zentrumsflächen sowie durch Gliederung des Wohngebietsrandes gibt die Möglichkeit, die Anzahl der Wohnungen mit guten optischen Verhältnissen zu erhöhen. Dasselbe gilt für eine sich 100 Prozent nähernde Ausnutzung der Randlage des Wohngebietes für eine geschlossene Bebauung mit Wohngebäuden sowie die Ausnutzung der Randlage am flachen Zentrum oder an den Freiflächen größerer gesellschaftlicher Einrichtungen.

2. Die Dichte und die Geschossigkeit

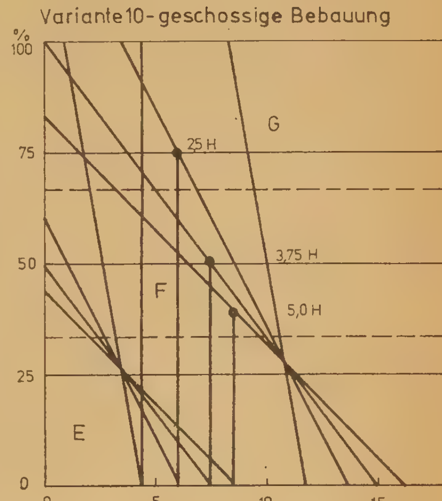
Wie die Gegenüberstellung der Dichtewertes zeigt, beeinflußt die Größe der Dichte im Bereich der üblichen Einwohnerdichten nicht den Anteil an WE mit guten optischen Verhältnissen. Ausschlaggebend ist nicht die Dichte, sondern die zur Erreichung der Dichte gewählte Geschoßzahl und die angewandten städtebaulichen Formen.

3. Die städtebaulichen Formen

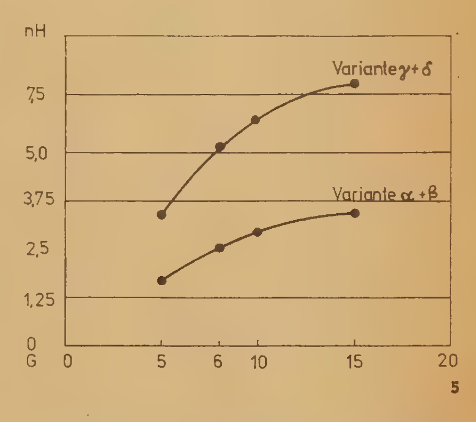
Ein hoher Anteil von Wohnungen mit guten Sichtverhältnissen ist nur durch städtebau-



3



4



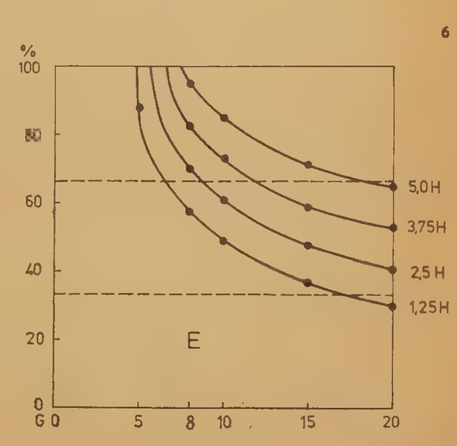
5

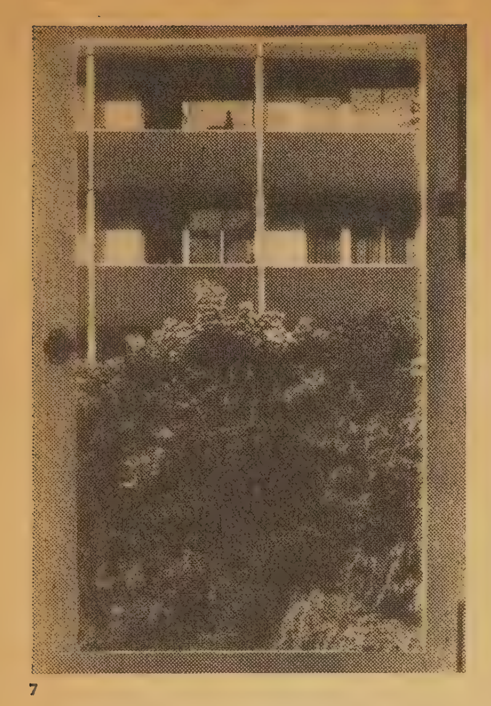
3|4 Ermittlung der Einflußfaktoren in Abhängigkeit von der Geschoßzahl

5 Ermittlung der zur Erreichung des Optimums erforderlichen Gebäudeabstände

6 Ermittlung des Wohnungsanteils mit optischen Beziehungen zur Vegetation

6

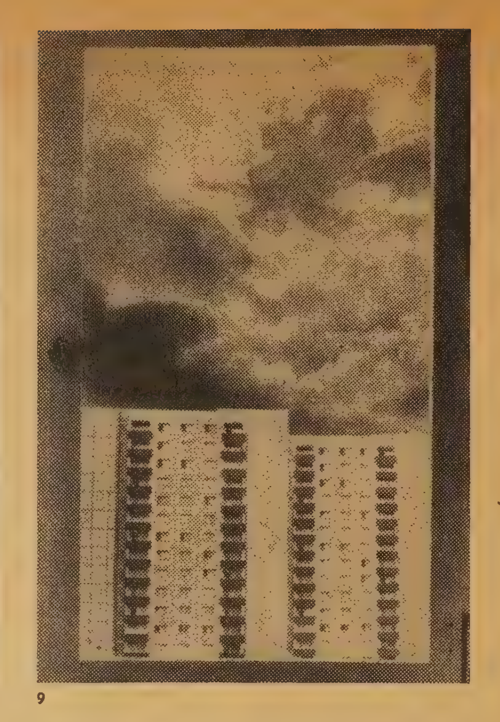




7



8



9

7|8|9
Die Qualität der optischen Beziehungen in Abhängigkeit von den Größenverhältnissen des Fassadenausschnittes

10
Übersicht über die Forschungsergebnisse

liche Formen erreichbar, die durch schalenförmig, um annähernd quadratische städtebauliche Räume großer Abmessungen angeordnete Wohnbauten gekennzeichnet werden.

Ausgehend von den Kennwerten der 24 Beispiele kann folgende Zielstellung als real angesehen werden:

Sichtweiten größer als 200 m
50 bis 75 Prozent der WE

Sichtweiten 100 bis 200 m
25 Prozent der WE

Sichtweiten kleiner als 100 m
0 bis 25 Prozent der WE

Diese Zielstellung ist zu erreichen durch:

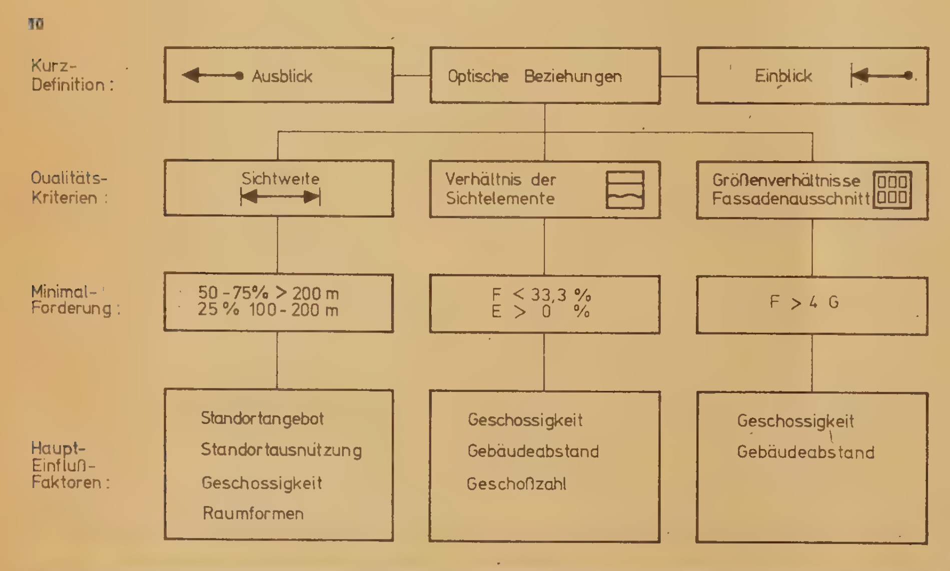
– weitgehend geschlossene Bebauung, Ausnutzung der Randzonen für Wohnbebauung größer als 80 Prozent

– dem Quadrat oder Kreis angenäherte Formen der Wohngruppen, Durchmesser d = 100–200 m

– Vergrößerung des Umfangs des Wohngebietes durch vom Kreis oder Quadrat abweichende Formen und Gliederung des Randes

– optisch günstige Standortwahl für Höhendominanten.

10





■ Zur Untermauerung der Ergebnisse der Analyse wurden zweitens theoretische Untersuchungen über die Möglichkeiten zur Schaffung guter optischer Verhältnisse für alle Wohnungen eines Wohngebietes geführt.

Die theoretischen Berechnungen zeigten, daß Wohngebiete in der Größenordnung von 3000 bis 21 000 EW unter Beachtung der ökonomischen Anforderungen so konzipiert werden können, daß 100 Prozent der Wohnungen eine Außenrandlage besitzen und somit gute Sichtverhältnisse aufweisen.

■ Drittens wurde eine Untersuchung über die optischen Verhältnisse bei zwei parallel angeordneten Wohnscheiben in Abhängigkeit von Geschoßzahl und Gebäudeabstand durchgeführt.

Durch die ersten beiden Untersuchungen wurde nachgewiesen, daß die Zielstellung, für mindestens 75 Prozent der WE Sichtweiten von über 100 m oder über 200 m zu erzielen, real ist. Bei der Beurteilung der Qualität der Sichtverhältnisse ist jedoch nicht nur von den Entfernungen zu den sichtbaren Elementen der Umgebung auszugehen, sondern auch von den Verhältnissen zwischen der sichtbaren Vegetation, der sichtbaren Fassadenteile und dem sichtbaren Himmelsausschnitt innerhalb des Blickfeldes. Diese Verhältnisse zeigen eine direkte Abhängigkeit von der Höhenlage der Wohnung, der Geschoßzahl der gegenüberliegenden Scheibe sowie dem Gebäudeabstand. Als Ausgangspunkt wurde die Variante 7 gewählt, wobei zunächst als Optimum ein Verhältnis der drei Sichtelemente von 1 : 1 : 1 zugrunde gelegt wurde. Zur Ermittlung der unterschiedlichen quantitativen Verhältnisse dienen die Schemata (Abbildung 1, 2). Die Höhe des gesamten Sichtfeldes wird mit $c + d = 100$ Prozent gebildet. Gesucht wird E, F, G; das sind die im Sichtfeld erscheinenden Anteile von e, f, g in ihrem quantitativen Verhältnis. E ist also der prozentuale Anteil der im Blickfeld erscheinenden Vegetationsflächen, F der der Fassadenflächen und G der Anteil des Himmelsausschnittes.

Unter Verwendung neu aufgestellter Formeln wurden für 20 Varianten Berechnungen durchgeführt. Für jede Variante ist der entsprechende Wert für E, F, G in Prozenten geschoßweise ablesbar ($E + F + G = 100$ Prozent). Zur Analysierung der Ergebnisse wurden die ermittelten Werte jeder Variante in Form von Diagrammen grafisch dargestellt (Beispiel Abb. 3 und 4).

Als Ergebnis kann festgestellt werden:

Schon ab 2,5 H treten bei allen Geschoßzahlgruppen für kein Geschoß mehr extrem

Sauberkeit tut nicht nur den Augen gut

Über einen Erfahrungsaustausch gegen Scheibenartistik und benachteiligte Nachnutzer

Erhard Prohl, Dresden

Kürzlich gab es in Dresden eine ganz besondere artistische Veranstaltung zu sehen. Die ganze Sache nannte sich Erfahrungsaustausch über Probleme der Gebäudereinigung an Neubauten. Eingeladen hatte die Versorgungsgruppe Glas- und Gebäudereinigung des VEB Dienstleistungskombinat Dresden, und erschienen waren Vertreter des Wohnungs- und Gesellschaftsbaues, des Industriebaues, der Technischen Universität Dresden, des Stadtarchitekten und von Baubetrieben.
Zuerst gab es eine Demonstration der Fensterreinigung. Es war teilweise haarsträubend zu sehen, wie die Gebäudereiniger als „Artisten an der Scheibe" arbeiten mußten. Die Dinge konnten nur deshalb ihren geplanten Verlauf nehmen, weil die Demonstranten erfahrene Hasen und einverstanden waren, diesmal die Arbeitsschutzbestimmungen außer acht zu lassen. So sahen also Vertreter der Bau- und Projektierungsseite, daß es zwar gut und nützlich ist, schöne neue Gebäude zu errichten, daß aber auch ein guter Teil geistigen Schaffens den Problemen gewidmet werden muß, die nach der Fertigstellung kommen. Und ein wichtiges davon ist das Reinigen und Instandhalten.
Die Demonstration fand am Speisesaal des Gebäudes der Wasserwirtschaft an der Julian-Grimau-Allee statt. Aber sie hätte ebenso am Atriumkomplex des VEB Kombinat Robotron, am Haus der Presse, an einigen Neubauten der Technischen Universität, an der Pädagogischen Hochschule, am Kulturpalast und an einer ganzen Reihe anderer Neubauten stattfinden können. Überall gibt es diese Schwierigkeiten: Lampen müssen abmontiert, Gardinen abgenommen werden, Kippflügel lassen sich nicht voll nach unten legen, an den Seiten ist kein Platz zum Arbeiten, Zimmer müssen teilweise ausgeräumt werden und was noch so derartige „Feinheiten" sind. Bis schließlich zu den Höhepunkten, wo es einfach gar nicht mehr möglich ist, Fenster und Fassaden zu reinigen. Davon gibt es in Dresden auch eine ganze Menge. Wer aber steht für die Millionen gerade, die allein in Dresden anfallen, weil Schmutz und Witterung an den Fassaden nagen, die keiner mehr reinigen kann; weil umfangreiche Vor- und Nacharbeiten nötig sind, um überhaupt Fenster putzen zu können; weil Scheiben der übergroßen Kippfenster in Scherben gehen, da die Rahmen verzogen sind, Schrauben nicht mehr halten?
Das alles ist denen bekannt, die damit zu tun haben. Deshalb haben die Verantwortlichen des Instituts für Kommunalwirtschaft schon vor drei Jahren Verbindung zur Bauakademie aufgenommen. Der Erfolg: Die Fensterscheibenartistik geht weiter. Aber damit es nicht mehr so weitergeht, fanden die Demonstration und der Erfahrungsaustausch statt.
Sehr erfreulich war im Gegensatz zur Haltung von Kollegen der Bauakademie die Bereitschaft der Vertreter des Bauwesens und der Technischen Universität in Dresden, hier verändernd mitzuwirken; denn auch die Ökonomie der Erhaltung und Sauberkeit beginnt schon auf dem Reißbrett. Das ist um so wichtiger, da ja auch bei der Fenster- und Fassadengestaltung die Entwicklung ebenfalls weitergeht: Thermoverglasung, dreifach verglaste Fenster, die immer schwerer werden, die Festverglasung oder hängende Glasscheiben.
Das Ergebnis dieses Erfahrungsaustausches ist sehr wertvoll, weil jeder Teilnehmer bestrebt war, seine Erfahrungen beizusteuern. So ist festgelegt, über die Kammer der Technik eine bezirkliche Arbeitsgruppe zu bilden, um sehr detaillierte Vorschläge zu erarbeiten, die eine effektive Reinigung und damit Werterhaltung sichern. Studenten der Technischen Universität würden dabei mithelfen und bestimmte Themen ausarbeiten. Diese Vorschläge könnten zu staatlichen Standards erklärt werden. Dies wäre ein Anfang. Eine zentrale Arbeitsgruppe könnte sich entwickeln, da die hier dargestellten Probleme nicht nur in Dresden sondern in allen Städten unserer Republik auf der Tagesordnung stehen.
Aber schon jetzt hindert niemand einen Nachnutzer, vom Projektanten eine gültige Aussage über die Pflegbarkeit und die Kosten der Pflege eines Gebäudes zu verlangen.
Nicht ohne Grund wurde vom 13. Plenum des ZK der SED gefordert, sich auch der Projektierung und Konstruktion sehr aufmerksam zuzuwenden; denn hier verfügen wir über bedeutende Reserven. Eine effektive Gebäudereinigung, schon bei der Projektierung berücksichtigt, gehört ebenfalls dazu, weil sie hilft, Millionen an Werten zu erhalten.
Damit die ganze Angelegenheit schneller geht – denn staatliche Standards brauchen ihre Zeit – könnte man sogar eine Fensterputzdemonstration „auf höchster Ebene" organisieren.
Warum sollten sich die dafür zuständigen Kollegen der Bauakademie, des Ministeriums für Bauwesen und des Bundes der Architekten nicht einmal selbst davon überzeugen, unter welch schwierigen und gefährlichen Bedingungen für die Sauberkeit der meisten unserer Neubauten gesorgt werden muß?

---

schlechte optische Verhältnisse, d. h. 100 Prozent Sicht auf Fassadenteile auf. Mit steigenden Gebäudeentfernungen verringert sich der Anteil des Bereiches sichtbarer Fassaden infolge Winkeländerung bei gleichbleibender Basisbreite; gleichzeitig wandert der Nullpunkt für die sichtbare Vegetation in Richtung der höheren Geschoßzahlen, das heißt beide Tendenzen verbessern die Qualität der optischen Beziehungen.

Zur Beurteilung der Qualität der Sichtbeziehungen können also folgende Faktoren herangezogen werden:

- Fixierung der Bedingungen, unter denen F größer 33,3 Prozent wird, d. h. daß für den überwiegenden Teil des Blickfeldes Sichtbeziehungen zum Himmelsausschnitt, zur sichtbaren Vegetation oder zu beiden bestehen;
- Fixierung der Bedingungen, unter denen E größer 0 Prozent wird, das heißt unter denen noch Sichtbeziehungen zur Vegetation bestehen.

Die hierzu geführten Berechnungen zeigen: Zur Erzielung eines Anteils sichtbarer Fassadenfläche von nicht mehr als 33,3 Prozent bei allen Wohnungen sind Gebäudeentfernungen notwendig, die von 3,4 H bei fünfgeschossiger Bebauung bis zu 7,2 H bei 20-geschossiger Bebauung reichen. Und nur bei einer fünfgeschossigen Bebauung bei Entfernungen ab 2,5 H wird erreicht, daß 100 Prozent der WE optische Beziehungen zur Vegetation besitzen. Die Abbildungen 5 und 6 zeigen die prozentualen Anteile an Wohnungen mit optischen Beziehungen zur Vegetation für alle Geschosse und für verschiedene Gebäudeentfernungen. Das obere Diagramm zeigt als wesentlichstes Ergebnis die für die einzelnen Geschoßzahlgruppen zur Erreichung des angenommenen Optimums erforderlichen Abstände.

Abschließend können folgende Schlußfolgerungen gezogen werden:

Das angenommene Optimum von E : F : G = 1 : 1 : 1 kann nur in Ausnahmefällen erreicht werden. Zur Beurteilung optimaler Sichtverhältnisse wird deshalb als Grenzwert für die sichtbare Fassade ein Anteil von maximal 33,3 Prozent zugrundegelegt. Zur Erreichung dessen sind Gebäudeabstände erforderlich, die mit steigenden Geschoßzahlen progressiv anwachsen. Die errechneten Werte zeigen, daß die erforderlichen

3,4 H bei 5geschossiger Bebauung
5,2 H bei 8geschossiger Bebauung
5,8 H bei 10geschossiger Bebauung

ohne die Verringerung ökonomisch erforderlicher Dichten bei Anwendung besonderer städtebaulicher Formen gerade noch erreicht werden können. Ein Unterschreiten des Abstandes von 2,5 H führt also trotz Einhaltung besonnungstechnischer Mindestbedingungen zu einer Verschlechterung der optischen Verhältnisse und sollte deshalb höchstens einseitig erfolgen.

Die Qualität der optischen Beziehungen hängt jedoch nicht nur vom Anteil der Fassadenfläche im Blickfeld ab, sondern auch von den Größenverhältnissen des Fassadenausschnitts. (Abb. 7–9) Es ist also insbesondere von der Frage des Einblicks her nicht unwesentlich, ob die 33,3 Prozent Fassadenfläche weit entfernt liegt und damit eine Vielzahl von Geschossen umfaßt, oder sehr nahe ist und nur wenige Fenster zeigt. Sie ist bei 5 Geschossen und einer Gebäudeentfernung von 1,25 H 2,78 m hoch, das entspricht einem Geschoß, und bei 20 Geschossen und 5,0 H 34,2 m hoch, das entspricht 12 Geschossen. Eine sichtbare Fassadenfläche von einem Geschoß in einer Entfernung von b = 24,2 m wirkt psychologisch sowohl bei den Blickbeziehungen von innen nach außen, als auch umgekehrt wesentlich belastender als eine Fassadenfläche, die 12 Geschosse umfaßt bei einer Entfernung von b = 298 m. Da diese negativen Verhältnisse insbesondere bei der fünfgeschossigen Bebauung auftreten, sollte der Gebäudeabstand von 2,5 H zumindest an einer Wohnseite nicht unterschritten werden.

Während also einerseits die optischen Verhältnisse in bezug auf die Sichtweiten sowie die absolute Größe der sichtbaren Fassadenfläche mit steigender Geschoßzahl günstiger werden, werden sie in bezug auf die prozentuale Verteilung der sichtbaren Elemente mit sinkender Geschoßzahl günstiger.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß gute optische Verhältnisse mit den Hauptkriterien

– Sichtweite für 50 bis 75 Prozent der WE größer 200 m

– Anteil sichtbarer Fassadenfläche kleiner 33,3 Prozent

– absolute Größe der Fassadenfläche größer vier Geschosse bei parallel angeordneten Scheiben durch die angeführten städtebaulichen Maßnahmen erreicht werden können. (Abb. 10)

Einige Bemerkungen zur Architektenausbildung

Dipl.-Ing. Bruno Zillmann, Architekt BdA/DDR
VE Wohnungsbaukombinat Berlin

Im Heft 7/74 der „Architektur der DDR" wurden Form und Inhalt der Ausbildung an unseren Lehranstalten vorgestellt.

Es scheint notwendig zu sein, hierzu einige Bemerkungen zu machen.

Wenn ein Absolvent seine Tätigkeit in der Projektierung aufnimmt, so begegnen ihm hier in der Regel Aufgaben, auf die er während der Ausbildung meist nur am Rande vorbereitet wurde. Dies ist eine Tatsache, die auch durch die Absolventenbefragung durch den BdA/DDR (7/74) erhärtet ist.

Man muß sich demzufolge zu der Tatsache bekennen, daß noch nicht alle Möglichkeiten genutzt wurden, um eine Einheit von Aufgabenstellung in der Praxis und diesbezüglicher Ausbildung an den Lehranstalten herzustellen. Es ist ein logischer Fehlschluß Prof. Dr.-Ing. habil. Christian Schädlichs in seiner theoretischen Vorbetrachtung zu „Architektenausbildung und Praxis" (7/74), wenn er behauptet: „... Grenzen zeigen sich auch in der Modellierung von Praxisprozessen der Planung und Projektierung und ihrem Nachvollzug in der Ausbildung. ...". Dies widerspricht der objektiven Realität, daß es keine gesellschaftliche Arbeit gibt, die nicht vor ihrer Realisierung modelliert wurde. Die Realisierung ist die einzige Beweisführung für die Richtigkeit des vorher entwickelten Modells. Es geht um die Wahl der Mittel zur Realisierung von Modellen, also die Auswahl geeigneter Methoden und nicht um den Nachvollzug von Praxisprozessen in der Ausbildung.

Dies ist ein Forschungsgebiet, das von den Projektierungseinrichtungen nicht betreut werden kann. Es führt zu einer Dezentralisierung in der Forschung mit all ihren Nachteilen, auf die im Einzelnen nicht eingegangen werden muß. In vielen Projektierungseinrichtungen ist zu beobachten, daß die sozialistischen Produktionsbedingungen nicht genügend beherrscht werden. Der komplexe Charakter ablaufender Bauprozesse bedarf einer komplexen Steuerung in der Projektierung unter Anwendung einer großen Zahl bisher nicht benutzter Wissenschaftsgebiete, wodurch die Möglichkeiten, die die Volkswirtschaft bietet, also der allgemeine Stand von Technik und Technologie, erst voll genutzt werden. Beweise hierfür lassen sich in beliebiger Zahl bringen. Einer der wichtigsten Bereiche neben der Ausbildung auf dem Gebiet des Entwurfs mit all seinen Teilbereichen ist der der Ausbildung des Architekten als Koordinator aller beteiligten Teilbereiche des Gesamtbauprozesses. Detaillierte Kenntnisse in diesen Teilbereichen erst sind die Voraussetzung für optimale Lösungen, Lösungen, die unter Berücksichtigung bestehender und sich entwickelnder Produktionsbedingungen (Stand von Technik und Technologie) und ihrer Anwendbarkeit in architektonischer und gestalterischer Hinsicht entstehen.

Zweifellos ist der Einfluß industriell ablaufender Prozesse in Vorfertigung und Baudurchführung gravierend auf die komplexe räumliche und funktionelle Gestaltung der Umwelt, in den gezeigten Arbeiten jedoch nicht ausreichend erkennbar. Der Seite der Realisierbarkeit der Entwürfe schenkte man nicht die notwendige Beachtung.

Wenn also die gezeigten Arbeiten repräsentativ sind für die Ausbildung von Architekten an unseren Lehranstalten, dann besteht für Absolventen und Einsatzbetriebe die Notwendigkeit einer komplizierten und langwierigen Einarbeitung mit all den Mängeln, die aus der Zugrundelegung betriebsspezifischer Bedingungen resultieren, d. h. statt am Prozeß der Vereinheitlichung der Entwicklung des Bauwesens mitzuwirken, wozu eine einheitliche Ausbildung an unseren Lehranstalten notwendig ist, trägt man ungewollt zu ihrer Zersplitterung bei.

Es liegt mit eine hohe Verantwortung dafür bei den Lehranstalten, daß Erscheinungen wie die volkswirtschaftlich unvertretbare uneinheitliche Entwicklung von Bauweisen überwunden wird und es scheint, als müßten eine Reihe von Aufgabenstellungen gründlicher durchdacht werden, d. h. mehr in Zusammenarbeit mit den Projektierungs- und zentralen Forschungseinrichtungen.

Zur Verbesserung des Speiseeisangebotes in Kaufhallen

Dr. med. H.-G. Böer
Kreishygieneinspektion Bad Doberan

In einem Beitrag von K.-H. Wolf („Architektur der DDR", 12/1974) wird dargestellt, wie durch die Ergänzung bisheriger Kaufhallentypen die Versorgungsleistungen für die Bevölkerung bereichert werden. In den folgenden Ausführungen soll erläutert werden, wie durch die Nutzung der vorhandenen neuen Voraussetzungen ohne wesentlichen Mehraufwand eine Verbesserung des Speiseeisangebotes herbeigeführt werden kann.

Speiseeis ist ein bei der Bevölkerung insbesondere bei Kindern beliebtes Lebensmittel. Seine Produktion und Verkauf stellt aber ein besonderes hygienisches Risiko dar. Sie wurden deshalb in einer speziellen Anordnung gesetzlich geregelt (1).

Bisher wird Speiseeis in Kaufhallen nur in verpackter Form gehandelt. Neben hygienischen u. a. Vorteilen ergeben sich aber auch Nachteile:

- es handelt sich vorwiegend um ein stark fetthaltiges und teures Sortiment
- es wird viel Tiefkühlkapazität beansprucht
- die Bindung an die Tiefkühlkapazität schränkt die Verkaufsmöglichkeiten ein
- infolge kühltechnischer Mängel wird das Eis oft nicht fachgerecht gelagert (Auftauen und Wiedereinfrieren)
- durch oftmals in der Nähe liegende Schulen ergibt sich eine starke Frequentierung des Verkaufsraumes durch Kinder.

Die neuen Funktionslösungen (Ergänzungssegment) bieten die Möglichkeiten einer Erweiterung des Speiseeisangebots unter Vermeidung oben angeführter Nachteile auf zwei Wegen.

Verkauf von Streicheis (Nutzung des Kiosks)

Hierfür wären folgende Voraussetzungen zu schaffen:

- entsprechende Gestaltung des Verkaufstisches
- Vorhandensein einer Handwaschstelle (auf der Kiosktoilette vorhanden) und Abwascheinrichtung (zweiteilige Spüle)
- Behälter mit kontinuierlichem Wasserwechsel für den Portionierer
- fachgerechter Transport der Speiseeisbehälter.

Mitgenutzt werden können die vorhandenen Sanitär- und Sozialeinrichtungen sowie Kühleinrichtungen.

Verkauf von Softeis (Nutzung des Kiosks)

Der Verkauf von Softeis gestaltet sich noch einfacher:

- Vorhandensein einer Handwaschstelle und Abwascheinrichtung
- fachgerechter Transport des Softeisansatzes.

Für die möglichen Funktionsüberlagerungen gilt das schon Gesagte. Bei der Nutzung von Speiseeispulver zum Kaltansatz wäre auch eine Eigenproduktion denkbar.

Besonders wichtig ist die rechtzeitige Abstimmung mit dem örtlichen Hygieneorgan.

An dieser Stelle sei hervorgehoben, daß sich auch bei der Einrichtung von Gemeinschaftsküchen in Wohn- oder Erholungsgebieten die dargestellten Möglichkeiten einer Erweiterung des Speiseeisangebots sinngemäß nutzen lassen. Hierbei bietet sich z. B. die kalte Küche als Ausgabe- oder Produktionsstätte an. Es sollte aber auch an die Einrichtung von Speiseeisproduktionen gedacht werden. Im Lager-, Sanitär- und Sozialbereich sind bei entsprechender Auslegung auch hier Funktionsüberlagerungen möglich.

Zusammenfassend sei gesagt: Die Projektanten sollten die hygienisch günstigen Möglichkeiten neuer Objekte voll ausschöpfen. Auf diese Weise kann u. a. eine wesentliche Verbesserung des Speiseeisangebots erreicht werden. Eine Scheu vor bestehenden gesetzlichen Regelungen ist nicht angebracht. Wichtig ist die rechtzeitige Berücksichtigung einer geeigneten Variante, da ein nachträglicher Einbau oft nicht möglich oder mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Literatur

(1) Anordnung über den Verkehr mit Speiseeis vom 30. 9. 1965, GBl. II 400 Ber. 827



INFORMATIONEN

Bund der Architekten der DDR

Wir gratulieren unseren Mitgliedern

Architekt Klaus Buchholz, Magdeburg,
2. Juli 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Gartenbauingenieur Karl Thomas, Dresden,
2. Juli 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Ingenieur Lothar Richter, Leipzig,
3. Juli 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Ernst Gahler, Rostock,
5. Juli 1925, zum 50. Geburtstag

Innenarchitekt Herbert Drechsler, Zwickau,
6. Juli 1910, zum 65. Geburtstag

Architekt Otto Dietz, Karl-Marx-Stadt,
10. Juli 1900, zum 75. Geburtstag

Architekt Emil Leibold, Berlin,
20. Juli 1905, zum 70. Geburtstag

Architekt Bauingenieur Walter Wiener, Erfurt,
21. Juli 1905, zum 70. Geburtstag

Architekt Ingenieur Otto-Wilhelm Heinemann, Klein-Oschersleben,
22. Juli 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Bruno Höppner, Dresden,
23. Juli 1910, zum 65. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Gerd Bartsch, Altenburg,
27. Juli 1925, zum 50. Geburtstag

Bauakademie der DDR

Sektion Landwirtschaftsbauten gegründet

Im März d. J. konstituierte sich in Berlin die Sektion Landwirtschaftsbauten des Plenums der Bauakademie der DDR. Das Mitglied des ZK der SED, Akademiepräsident Prof. Dipl.-Ing. Werner Heynisch, begrüßte die Anwesenden und bedankte sich bei ihnen für die Bereitschaft, in der Sektion mitzuarbeiten. Als eine der Hauptaufgaben der Sektion bezeichnete er die schöpferische Mitwirkung bei der Entwicklung moderner landwirtschaftlicher Produktionsanlagen für die zukünftige Massenanwendung. Prof. Heynisch überreichte den Sektionsmitgliedern ihre Berufungsurkunden. Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Obering. Kurt Schirrholz, Hauptdirektor des VEB Landbauprojekt Potsdam, zum Stellvertretenden Vorsitzenden Prof. Dr.-Ing. Till Lammert, Direktor des Instituts für Landwirtschaftliche Bauten der Bauakademie, und zum Sekretär der Sektion Prof. Dr.-Ing. Walter Niemke, Abteilungsleiter im Institut für Landwirtschaftliche Bauten der Bauakademie, berufen. Zu den Mitgliedern der Sektion gehören namhafte Praktiker, Wissenschaftler und leitende Kader staatlicher Organe der Landwirtschaft und des Bauwesens.

Obering. Schirrholz erläuterte auf der konstituierenden Sitzung die Aufgaben und die Arbeitsweise der Sektion. Insgesamt geht es darum, die Forschungsarbeit im Landwirtschaftsbau auf die Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts, insbesondere bei der baulichen Vorbereitung und Realisierung komplexer industriemäßiger Großanlagen und der Durchführung des Wohnungsbaus auf dem Lande zu orientieren. Dabei gilt es, die besten Erfahrungen anderer Zweige des Bauwesens zur Sicherung einer einheitlichen wissenschaftlich-technischen Baupolitik in die Praxis des Landwirtschaftsbaus einzuführen.

Die Sektion wird sich dabei besonders konzentrieren auf

- Grundlagenarbeiten für den baulichen Teil landwirtschaftlicher Großanlagen
- die Erarbeitung von Richtlinien für Standortoptimierungen
- Grundlagenarbeiten für die Realisierung des Wohnungsbauprogrammes auf dem Lande
- die Entwicklung und Rationalisierung zweckentsprechender Konstruktionen
- die weitere Entwicklung und Schaffung von bautechnologischen Grundlagen
- die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Plenartagungen
- die Stellungnahmen und Empfehlungen zu Rechtsvorschriften und anderen Grundsatzmaterialien
- die Aufgabenstellung zum Plan Wissenschaft und Technik des Landwirtschaftsbaus
- die Begutachtung wichtiger Forschungs- und Entwicklungsergebnisse.

Zur Lösung ihrer Aufgaben ist die Sektion bestrebt, eng mit der Praxis und mit Ausschüssen der Kammer der Technik sowie Gremien des BdA der DDR zusammenzuarbeiten. Für die Lösung bestimmter Probleme sollen unter Leitung eines Mitglieds der Sektion kleine Arbeitsgruppen gebildet werden. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppentätigkeit werden in der gesamten Sektion beraten und als Entscheidungsvorschläge den entsprechenden staatlichen Organen übergeben. Prof. Dr.-Ing. Niemke legte den Arbeitsplan der Sektion für 1975 vor, der in der Diskussion durch zahlreiche Hinweise bereichert und als Rahmenprogramm bestätigt wurde.

Abschließend dokumentierte Prof. Dr.-Ing. Till Lammert anhand von Lichtbildern den gegenwärtigen Stand des Landwirtschaftsbaus und wies dabei besonders auf die Prinzipien des Industrialisierungsprozesses im Bauwesen und im Landwirtschaftsbau hin, den es zu fördern und zu entwickelt gilt.

Aus der Arbeit der Sektion Ingenieurtheoretische Grundlagen

Für die im Bauwesen schon immer verfolgten Bemühungen, mit geringem Aufwand, insbesondere geringem Gewicht, sicher und funktionsfähig zu bauen, setzte das 13. Plenum des ZK der SED neue Maßstäbe, besonders in Hinblick auf die Nutzbarmachung noch vorhandener material- und energieökonomischer Reserven. Wesentliche Voraussetzung hierbei ist eine über das Bisherige hinausgehende Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fachdisziplinen und -bereichen des Bauwesens auf der Ebene der Forschung und Entwicklung in enger Verbindung mit der Baupraxis für die breite Anwendung der Arbeitsergebnisse. Bei diesem komplexen Zusammenwirken fällt gerade den Ingenieurtheoretischen Grundlagen als querschnittsorientierter Forschung eine bedeutende Rolle zu.

Folgerichtig haben sich die Sektionen ITG und Wohnungs- und Gesellschaftsbau (W + G) des Plenums der Bauakademie in gemeinsamen Beratungen am 28. März 1974 und 4. März 1975 über koordiniert zu lösende Forschungsaufgaben abgestimmt. Diese Zusammenarbeit, die entsprechend durch in den Einrichtungen der Bauakademie der DDR – vertreten durch Prof. Dr.-Ing. Rühle (W + G) und Prof. Buck (ITG) – organisiert wurde, führte dazu, daß bei allen im Staatsplanvorhaben ITG zusammengefaßten Aufgaben die Belange des Wohnungsbaues besondere Berücksichtigung finden.

Die darauf gerichtete Präzisierung der Forschungsprogramme hat im Forschungsvorhaben ITG zu einer Konzentrierung der Kapazitäten auf folgende Schwerpunkte, besonders im Zusammenhang mit der WBS 70, geführt:

- Zuverlässigkeit von Baukonstruktionen unter Berücksichtigung der Lastannahmen, der Widerstandsfähigkeit von Baukonstruktionen verschiedenster Stoffvarianten auch unter Einbeziehung räumlicher Tragwirkung
- Verstärkte Berücksichtigung bauphysikalischer Belange insbesondere des ausreichenden Schallschutzes im Städtebau sowie wärmetechnisch optimaler Baustoffvarianten.
- Wärme- und feuchtigkeitstechnisch verbesserte Bauwerksteile wie Außen- und Giebelwände, Fenster sowie Dach- und Kellerdecken
- Durchführung experimenteller Untersuchungen als Grundlage zur Ausnutzung latenter baumechanischer und bauphysikalischer Reserven bei Vergrößerung des Modellmaßstabes.

Die noch vordringlicher gestellte Frage der Material- und Energieökonomie stand im Mittelpunkt der letzten gemeinsamen Beratung am 4. 3. 1975. Die Auseinandersetzung führte dazu, daß die langfristig geplante Grundlagenforschung besonders im RGW konsequent weiterzubetreiben ist, aber im Zuge dieser langfristigen Forschungen realisierbare Zwischenetappen und -ergebnisse anzustreben sind. Mit besonderem Nachdruck sind aber aus dem akkumulierten Wissens- und Erfahrungsschatz material- und energieökonomische Reserven aufzuspüren.

In der Vorbereitungsphase der 6. Baukonferenz wurden hierbei aus dem Bereich ITG folgende Probleme herausgearbeitet, deren Lösung Effekte beachtlicher Größenordnung erwarten läßt:

- Verstärkter Einsatz hochwertiger Betonstähle, insbesondere des gemeinsam von der Metallurgie und dem Bauwesen entwickelten St T-IV für vorwiegend biegebeanspruchte Bauelemente
- Weiterentwicklung progressiver Berechnungsverfahren, insbesondere für leichte Konstruktionen, und die Berechnung der Zuverlässigkeit von Tragkonstruktionen bei schrittweiser Einführung der Berechnungsmethode nach Grenzzuständen
- Vorteilhafte Anwendung von Spannbetonkonstruktionen auch auf der Grundlage der „mäßigen Vorspannung"
- Wesentliche Qualitätserhöhung der Bauten durch Einführung des neu erarbeiteten Komplexstandards TGL 28 706 „Bautechnischer Wärmeschutz" unter Erreichung energieökonomischer Effekte ohne Mehraufwand an Materialien
- Sicherung der Dauerbeständigkeit von Baukonstruktionen durch neue Erkenntnisse des bautechnischen Korrosionsschutzes sowie Voraussetzung für die Anwendung neuer Baustoffe.

Die Sektion ITG hat diese Probleme in die Vorbereitungsmaterialien zur 6. Baukonferenz eingebracht und wird deren Durchsetzung durch Anregung einer verstärkten Analysentätigkeit in der Bau- und Projektierungspraxis verfolgen.

Dipl.-Ing. Klaus Reißenweber

Neuerscheinungen bei der Bauinformation

Schriftenreihen der Bauforschung

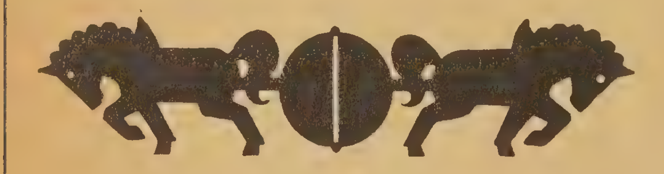
Reihe Technische Gebäudeausrüstung
Heft 28

Seel/Sawert
Zentralheizungsanlagen im industriellen Wohnungsbau
Projektierungsgrundlagen

24 Seiten, 11 Abb., 4 Tab., 2,40 M
Bestellnummer: DBE 1737 (803 744 3)

Aus dem Inhalt:

Grundlage für die einheitliche Anwendung optimaler Lösungsvarianten von Heizungsanlagen. Bearbeitungsstand: Oktober 1973. Arbeitsgrundlage für die Projektierung und Ausführung von Heizungsanlagen mit dem Schwerpunkt WBS 70. Derzeitiger Entwicklungsstand in der DDR und Produktionsaufkommen.



Reihe Wohn- und Gesellschaftsbauten
Heft 26

Schiller/Schönbeck
Wohnhochhäuser in Plattenbauweise – Forschungsergebnisse
Entwurf, Konstruktion, Bauphysik, Technologie und Ökonomie

92 Seiten, 82 Abb., 8 Tab., 8,35 M
Bestellnummer: DBE 1695 (803 699 3)

Aus dem Inhalt:

Die Forschungsergebnisse basieren auf den vom VE Wohnungsbaukombinat Berlin von 1966–1970 entwickelten Wohnhochhäusern in Plattenbauweise. Grundlage für Wohnhochhausentwicklung im DDR-Maßstab. Aussagen über bautechnische und bautechnologische Projektlösung. Besondere Probleme im Wohnhochhausbau. Erprobung und Auswertung an Experimentalbauten. Fragen der Ökonomie im Vergleich zum mehr- und vielgeschossigen Wohnungsbau.

Heft 29

Bauen in Leningrad
Informationstagung Dresden 1972

32 Seiten, 28 Abb., 3,20 M
Bestellnummer: DBE 1733 (803 739 8)

Aus dem Inhalt:

Aussagen über den Generalplan zur Entwicklung Leningrads für 20 bis 25 Jahre. Gestalterische Probleme des Massenwohnungsbaus. Entwicklung neuer Typen für Wohnsektionen und Gesellschaftsbauten im Wohngebiet. Rekonstruktionsprobleme in historischen Wohngebieten. Darstellung spezifischer Bauweisen entsprechend den Anforderungen unterschiedlicher Objekte. Gründungsprobleme. Anforderungen an den Industriebau.

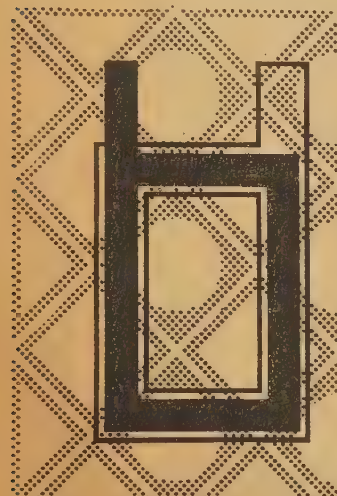
Reihe Technik und Organisation
Heft 73

Autorenkollektiv
Arbeitsstudien und Arbeitsgestaltung
Praktische Beispiele

48 Seiten, 20 Abb., 4 Tab., 4,50 M
Bestellnummer: DBE 1687 (803 691 8)

Aus dem Inhalt:

Überblick über Ausarbeitungen auf dem Gebiet der Wissenschaftlichen Arbeitsorganisation (WAO):
– Gestaltung der Montage- und Ausbauprozesse im technologischen Projekt für die WBS 70
– Anwendung der ergonomischen Komplexanalyse und Darstellung der Ergebnisse am Beispiel WBS 70
– Wissenschaftliche Arbeitsorganisation als Instrument der Entscheidungsfindung (Beispiel Deckenlinie im Plattenwerk Oelsnitz)
– Untersuchung der Fertigungslinie für Außenwand- und Deckenelemente
– Ergebnisse der Anwendung der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation bei Vorbereitung und Ausführung 2geschossiger Stahlleichtbauten
– Anwendung des Arbeitsstudiums zur Entscheidungsvorbereitung für die Mechanisierung körperlich schwerer Arbeit auf dem Gebiet des monolithischen Betonbaus
– Rationalisierung der Fertigung von Sammelkanälen mit Methoden der Wissenschaftlichen Arbeitsorganisation (WAO)
– Ermittlung optimaler Arbeitskräftegruppen mit Hilfe des Multimoment-Differenz-Zeitmeßverfahrens (Beispiel Plattenwerk Oelsnitz)
– Anwendung der Methodik der Gebrauchswert-Kostenanalyse (GKA) für Rationalisierung im Bauwesen



Kurzfassung

DK 711.58.061.3

Symposium „Komplexe Gestaltung von Wohngebieten" 329

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, S. 329 bis 335, 5 Abbildungen

Im Januar 1975 wurde in Dresden unter Beteiligung des Rates des Bezirkes, der Bezirksleitung der SED und der Bezirksgruppen des BdA/DDR und des VBK-DDR ein Symposium zum Thema „Komplexe Gestaltung von Wohngebieten" durchgeführt. Kompetente Fachleute auf dem Gebiet des Wohnungs- und Städtebaus zogen Bilanz über das bisher Erreichte im Bezirk Dresden und konkretisierten in ihren Diskussionsbeiträgen die Zielstellungen auf dem Gebiet des Wohnungsbaus für den Zeitraum von 1976 bis 1980.

DK 711.58 – 111

Sniegon, P.; Tillner, W.

Bebauungskonzeption für das Wohngebiet Bautzen-Gesundbrunnen 336

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, S. 336 bis 339, 2 Abbildungen, 2 Lagepläne, 1 Perspektive, 1 Schema

Mit der Bebauungskonzeption für dieses Wohngebiet mit 5500 Wohnungen wurde in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit mehrerer Projektierungsinstitute bereits im Planungsstadium versucht, eine unverwechselbare, typische und das Heimatgefühl fördernde Wohnumwelt zu konzipieren. Ein neues sowjetisches Plattenwerk in der DDR soll für die Gebäude (Typ WBS 70/12.00) die Elemente liefern. Die städtebauliche Nutzung des stark hängigen Geländes, die weitgehende Erhaltung des Grünbestandes unter Einbeziehung eines Stausees schaffen günstige Voraussetzungen für einen Wohngebietspark.

DK 711.58 – 111

Michalk, H.; Lässig, K.; Fehrmann, U.

Wohngebiet Dresden-Prohlis 340

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, S. 340 bis 344, 3 Lagepläne, 5 Abbildungen, 1 Schnitt

Das Wohngebiet Prohlis ist das bislang größte Neubauwohngebiet der Stadt Dresden. Mit rund 10 000 Wohnungen umfaßt es fast 50 Prozent des Wohnungsbauprogramms der Stadt in den Jahren 1976 bis 1980. Die Wahl des Standortes erfolgte auf der Grundlage einer Standortoptimierung.
Das Wohngebiet hat eine günstige Lage zu den Arbeitsstätten des angrenzenden Industriegebietes, bietet gute Voraussetzungen für die Verkehrserschließung und die stadttechnische Primärerschließung und weist Voraussetzungen für die Anlage eines großzügig geplanten Sport- und Erholungskomplexes auf.

DK 711.553 711.7

Pfau, W.

Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs im Wohngebiet 345

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, S. 345 bis 349, 8 Abbildungen, 6 Lagepläne, 5 Schemata

Ausgehend von Ergebnissen einer Begutachtung von mehr als 100 Bebauungskonzeptionen, der „Komplexrichtlinie für die städtebauliche Planung und Gestaltung von Neubauwohngebieten" und der „Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs . . ." (beide im Entwurf), kommt der Verfasser zu folgenden Schlußfolgerungen: Im Wohngebiet hat der Fußgänger den Vorrang gegenüber dem Fahrverkehr; Wohngebiete sind durch den öffentlichen Nahverkehr zu erschließen; Fahrten mit dem Pkw im Wohngebiet sind einzuschränken; der Stellplatzbedarf sollte vorwiegend ebenerdig oder später in mehrgeschossigen Anlagen abgedeckt werden, davon mindestens 70 Prozent in Randlage des Wohngebietes; ein Wohnraum der Wohnung soll einem verkehrslärmfreien Grünraum zugeordnet werden können.

DK 711.453.4 – 111:725 + 727 (47 + 57)

Budlakow, G. N.

Leningrad, Probleme der Planung und Bebauung 352

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, S. 352 bis 356, 10 Abbildungen

Der Chefarchitekt der Stadt Leningrad berichtet in diesem Beitrag detailliert über die großen Vorhaben für den weiteren Aufbau der Stadt.
Der im Jahre 1966 bestätigte Generalplan für die Entwicklung Leningrads bestimmt alle städtebaulichen Maßnahmen bis 1990. Zu den wichtigsten Fragen, die der Generalplan behandelt, zählen der Bau großer Wohngebiete, die Schaffung von Einrichtungen der materiellen und kulturellen Versorgung, die Verbesserung der Verkehrsbedingungen, die Anlage von Grünzonen und die sorgfältige Auswahl von Betrieben, die neu angesiedelt werden sollen.
Die großen Anstrengungen der Bauschaffenden Leningrads, die jährlich rund 50 000 Wohnungen fertigstellen, trugen mit dazu bei, die relativ hohen Einwohnerzahlen in den zentralen Stadtbezirken zu senken und diese Bereiche für andere Funktionen stärker zu nutzen. Bedeutende gesellschaftliche Bauten, die in der letzten Zeit entstanden, sind u. a. der Konzertsaal „Oktjabrski" mit 4000 Plätzen, die Hotels „Sowjetskaja" und „Leningrad" sowie der Sportpalast „Jubileny".

DK 711.4:725 + 727 (439)

Kubinszky, M.

30 Jahre gesellschaftlicher, technischer und künstlerischer Fortschritt in der Architektur der Ungarischen Volksrepublik 358

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, S. 358 bis 365, 27 Abbildungen

Nach der Befreiung des Landes 1945 bestand die Hauptaufgabe im Wiederaufbau der zerstörten Bausubstanz. Nach und nach wurden neue Wohngebiete errichtet. Vor allem wird aber die Entwicklung der Architektur nach 1960 näher analysiert und durch ausgewählte Abbildungen illustriert. Besondere konstruktive und architektonische Leistungen sind in der Ungarischen Volksrepublik auf dem Gebiet des Industriebaus zu verzeichnen, auch hinsichtlich der Vorfertigung. Im Wohnungsbau wurden verschiedene Bauweisen angewandt (traditionelle, monolithische), später setzten sich auch hier Großplattenbauweisen durch. Gesellschaftliche Bauten wurden vor allem in Budapest errichtet. In letzter Zeit wird dem Ausbau und der städtebaulichen Sanierung der Provinzstädte (z. B. Miskolc, Debrecen, Szeged, Pecs, Györ) besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Содержание

УДК 711.58.0613

Симпозиум «Комплексное оформление жилых районов» 329

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 6, стр. 329 до 335, 5 илл.

Симпозиум по теме «Комплексное оформление жилых районов» был проведен в январе 1975 г. в г. Дрездене. Участовали совет района, районное управление СЕПГ и районные группы Союза архитекторов в ГДР и ВБК-ГДР. Компетентные специалисты в области жилищного и градостроительства подвели итоги достижений в дрезденском районе и показали цели жилищного строительства на период от 1976 до 1980 гг. на основе конкретных фактов.

УДК 711.58 — 111

Sniegon, P.; Tillner, W.

Концепция застройки жилого района в г. Бауцене-Гезундбруннен 336

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 6, стр. 336 до 339, 2 илл., 2 плана расп., 1 персп., 1 схема

Созданная в социалистической совместной работе ряда институтов проектирования Концепция застройки указанного жилого района на 5 500 квартир представляет собой попытку очертить оригинальную, типичную и усиливающую чувство родины окружную жилую среду. Сооруженный в ГДР первый советский завод изготовления панелей поставит элементы для этих зданий (типа ВБС 70 12.00). Градостроительное использование очень откосной территории, обширное сохранение природной зеленности и включение водохранилища создают благоприятные условия для парка жилого района.

УДК 711.58 — 111

Michalk, H.; Lässig, K.; Fehrmann, U.

Жилой район в г. Дрезден-Пролиз 340

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 6, стр. 340 до 344, 3 плана расп., 5 илл., 1 черт. в разр.

До настоящего времени жилой район Пролиз является наибольшим жилим районом новой застройки в г. Дрездене. Объемом ок. 10 000 квартир он занимает почти 50 % программы жилищного строительства города в 1976 до 1980 гг. Место размещения выбран на основе оптимизации. Жилой район имеет благоприятное расположение к местам приложения труда в соседнем промышленном районе предпосылки для транспортного обслуживания и городского первичного инженерного открытия, а также для создания обширного комплекса спорта и отдыха.

УДК 711.553 711.7

Pfau, W.

Планирование устройств стояночного транспорта в жилом районе 345

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 6, стр. 345 до 349, 8 илл., 6 планов расп., 5 схем

Исходя из результатов оценки более 100 концепций застройки согласно «Комплексной директивы градостроительного планирования и оформления жилых районов новой застройки» и «Директивы планирования устройств стояночного транспорта» (обе в проектах), автор делает следующие выводы: В жилом районе пешеход имеет преимущество перед транспортом; жилые районы должны быть открыты общественным городским транспортом; езды на легких машинах в жилом районе должны быть сокращены; желательно покрыть потребность в гаражах-стоянках преимущественно на уровне земли или, позднее, в многоэтажных устройствах — не менее 70 % из них предусмотреть в краевой зоне жилого района; одно жилое помещение квартиры должно быть ориентировано на свободную от транспортного шума озеленную площадь.

УДК 711.453.4 — 111:725 + 727 (47 + 57)

Budlakow, G. N.

Ленинград, проблемы планирования и застройки 352

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 6, стр. 352 до 356, 10 илл.

В настоящей статье главный архитектор города Ленинграда дает деталированный отчет об обширных мероприятиях дальнейшего строительства в г. Ленинграде. Подтвержденный в 1966 г. генеральный план развития Ленинграда устанавливает все меры градостроительства до 1990 г. Строительство крупных жилых районов, создание устройств материального и культурного обеспечения, улучшение условий транспорта, создание зон зеленого насаждения и тщательный выбор предусматриваемых для нового сооружения заводов относятся к важнейшим вопросам затронутым в генеральном плане. Большие усилия строителей Ленинграда, которые завершают ок. 50 000 квартир в год, помогли снижать относительно высокую плотность населения в центральных районах города и использовать эти районы более интенсивно для других целей. Замечательные общественные сооружения, созданные за последние годы — концертный зал «Октябрский» на 4 000 мест, гостиницы «Советская» и «Ленинград» и дворец спорта «Юбилейный».

УДК 711.4:725 + 727 (439)

Kubinszky, M.

30 лет общественного, технического и художественного прогресса в архитектуре Венгерской Народной Республики 358

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 6, стр. 358 до 365, 27 илл.

После освобождения страны в 1945 г. восстановление нарушенных строительных фондов стало главной задачей. Постепенно возникали новые жилые районы. Автор анализирует прежде всего развитие архитектуры после 1960 г. и приведет выбранные иллюстрации. Особенные конструктивные и архитектурные достижения завершены в областях промышленного строительства и предварительного изготовления. В жилищном строительстве применили различные (традиционные, монолитные) методы строительства, затем в ВНР также перешли к крупнопанельному строительству. Общественные здания построены преимущественно в г. Будапеште. За последние годы особое внимание выделяется на застройку и оздоровление провинциальных городов (напр., Мишкольца, Дебрецена, Сегеда, Печа и Дьёра).

Summary

DK 711.58.061.3

Symposium on Complex Design of Housing Areas 329

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 6, pp. 329–335, 5 illustrations

A symposium under the heading of "Complex Design of Housing Areas" took place in Dresden, GDR, January 1975. Sponsors were the Council of the Region, the regional committee of SED, regional groups of the institution of architects (BdA/DDR), and the GDR Association of Sculptors and Painters. Experts in the fields of housing construction and city design gave an account of achievements so far recorded in the region of Dresden and made specific suggestions of housing construction goals for the forthcoming period between 1976 and 1980.

DK 711.58 – 111

Sniegon, P.; Tillner, W.

Building Concept for Housing Area of Bautzen-Gesundbrunnen 336

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 6, pp. 336–339,
2 illustrations, 2 layouts, 1 perspective, 1 diagram

This concept by which to build up a housing area of 5,500 dwellings has been prepared by socialist teamwork for which several design institutes had come together in an early planning phase. It is an effort to conceptualise from the very beginning of design a unique and typical and livable environment likely to build up a sense of home in the dwellers' minds. Slabs and other prefabricated components are going to be supplied from the first Soviet-built concrete plant in the GDR. Building construction will be on a system basis (WBS 70/12.00). Advantage for city design will be taken of the sloping surroundings. Existing grassland and a reservoir will be mostly incorporated in the scheme, and favourable conditions thus can be utilised for designing some sort of landscaped housing area.

DK 711.58 – 111

Michalk, H.; Lässig, K.; Fehrmann, U.

Dresden-Prohlis Housing Area 340

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 6, pp. 340–344,
3 layouts, 5 illustrations, 1 section

Prohlis so far has been the largest new housing area of Dresden. Its roughly 10,000 dwelling units account for almost 50 per cent of the whole city's housing construction programme for the forthcoming period between 1976 and 1980. The area was chosen by site optimisation. Its position is favourable regarding home-job journeys, with tolerable distances between envisaged housing and an adjacent industrial centre. There will be good conditions for transport and traffic development, municipal engineering with all pertinent services, and generous installation for all sorts of outdoor activity, sports and recreation.

DK 711.553 711.7

Pfau, W.

Planning of Facilities for Stopping Traffic inside a Housing Area 345

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 6, pp. 345–349,
8 illustrations, 6 layouts, 5 diagrams

More than a hundred building concepts ware studied by the author. They are part of two draft guidelines, "Complex Guide for Town Planning and New Housing Areas" and „Guide for Planning of Facilities for Stopping Traffic inside a Housing Area". The following conclusions were drawn by the author from the results of his studies: In housing areas pedestrians must be given preference to velicular traffic. Housing areas should have coordinated with them sufficient public transport services. Motorcar traffic should be minimised inside housing areas. Car parks should be on ground level now or in multistorey garage buildings in the long run, at least 70 per cent of them in peripheral areas. At least one room in every dwelling should be orientated to lowtraffic, low-noise green area or comparable open spaces.

DK 711.453.4 – 111:725 + 727 (47 + 57)

Budlakov, G. N.

Leningrad – Aspects of Planning and Construction 352

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 6, pp. 352–356, 10 illustrations

This is a report in which details are given of large projects of urban expansion and development by the chief architect of Leningrad.
All city design decisions in the forthcoming period up to 1990 will continue to be based on the General Plan of Leningrad which had been adopted as early as 1966. New large housing areas, services, community centres, facilities of cultural activity, improvement of traffic, green belts and other open spaces, and carefully selected industrialisation and shifting of industries to new sites are some of the most important issues.
Some 50,000 dwellings were annually completed in recent years owing to greatest efforts made by the builders of Leningrad. High population density in central urban areas has been relaxed, and these spaces were made available for a greater variety of function and services different from housing. Major public building were completed in recent years, among them "Oktyabrski" concert hall seating 4,000 visitors, "Sovietskaya" and "Leningrad" hotels, and "Yubileny" Sport Palace.

DK 711.4:725 + 727 (439)

Kubinszky, M.

Thirty Years of Social, Technological, and Artistic Progress of Architecture in the Hungarian People's Republic 358

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 6, pp. 358–365, 27 illustrations

Reconstruction of damaged buildings was priority Number One after Hungary's liberation in 1945. New housing areas were gradually completed. An analysis in greater detail is given of Hungarian architecture from 1960 and underlined by some selected illustrations. Great achievement in terms of construction and architecture has been recorded primarily in the sphere of industrial construction, including prefabrication. While traditional or conventional and, more recently, monolithic approaches had been taken to early housing construction, panel assembly processes now have come strongly to the fore. Outstanding public buildings were completed in Budapest. In recent time, more attention has been given to rehabilitation, development, and renewal of some of the country towns, such as Miskolc, Debrecen, Szeged, Pecs, and Györ.

Résumé

DK 711.58.061.3

Symposium « Aménagement complexe des zones d' habitation »

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, p. 329–335, 5 illustrations

Un symposium sur le sujet de l'« Aménagement complexe des zones d'habitation » fut organisé à Dresde en janvier 1975, symposium auquel participaient le Conseil régional, la Direction régionale du Parti Socialiste Unifié d'Allemagne et les groupes régionaux de l'Union des Architectes en RDA et de l'entreprise VBK en RDA. Des experts de la construction des immeubles d'habitation et de l'urbanisme ont évalué les aquis réalisés dans ces domaines dans la région de Dresde et concrétisé par leurs discussions les objectifs de la construction d'habitation pendant la période entre 1976 et 1980.

DK 711.58 – 111

Sniegon, P.; Tillner, W.

Conception de construction de la zone d'habitation Bautzen-Gesundbrunnen

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, p. 336–339,
2 illustrations, 2 tracés, 1 perspective, 1 schéma

Par la conception structurelle de cette zone d'habitation avec 5 500 logements plusieurs bureaux d'étude du projet ont essayé – par une collaboration socialiste – de disposer déjà dans l'étape de planification une ambiance résidentielle unique et typique. La première usine soviétique de préfabrication des panneaux en RDA fut chargée de fournir les éléments nécessaires aux immeubles (type WBS 70/12.00). L'utilisation urbanistique du terrain très montagneux, la conservation extensive des espaces verts existants par l'intégration d'un lac de retenue sont des conditions préalables avantageuses d'un parc dans la zone d'habitation.

DK 711.58 – 111

Michalk, H.; Lässig, K.; Fehrmann, U.

Zone d'habitation Dresde-Prohlis

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, p. 340–344,
3 tracés, 5 illustrations, 1 coupe

La zone d'habitation de Prohlis est la zone la plus étendue de construction nouvelle à Dresde. Avec un nombre de 10 000 logements environ, cette zone comprend presque 50 pourcent du programme de construction de logements de la ville dans les années 1976 – 1980. Le site fut choisi sur la base d'une optimation des sites. La situation de la zone d'habitation par rapport aux places du travail dans les zones industrielles voisinées offre des conditions excellentes à l'aménagement de la circulation et l'approvisionnement technique primaire de la ville et permet la disposition d'un complexe généreusement planifié du sport et de la récréation.

DK 711.553 711.7

Pfau, W.

Planification des espaces du trafic statique dans la zone d'habitation

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, p. 345–349,
8 illustrations, 6 tracés, 5 schémas

Sur la base des résultats d'une évaluation de plus d'une centaine de conceptions de construction et des « Principes complexes de la planification urbanistique et la disposition des zones d'habitation nouvelles » et des « Principes de la planification des espaces du trafic statique » (projets) l'auteur tire les conclusions suivantes. Dans la zone d'habitation on favorise le piéton par rapport aux véhicules. Les moyens du transport de masse permettent l'accès aux zones d'habitation, pendant que la circulation des voitures privées doit être limitée. Le parking devrait être prévu au niveau du sol ou plus tard dans les maisons-parking à plusieurs étages, dont 70 pourcent au moins doivent être construites au bord de la zone d'habitation. Dans les logements, une pièce doit être orientée vers un espace vert où les nuisances du bruit n'existent pas.

DK 711.453.4 – 111:725 + 727 (47 + 57)

Budlakow, G. N.

Léninegrad: problèmes de la planification et construction

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, p. 352–356, 10 illustrations

L'auteur qui est l'architecte en chef de la ville de Léninegrad nous parle dans sa contribution détaillee des projets importants relatifs au développement ultérieur de cette ville. Le plan de construction général de Léninegrad fut confirmé en 1966 et stipule toutes les mesures urbanistiques à réaliser jusqu'à 1990. Les problèmes les plus importants traités par le plan général sont la construction des zones d'habitation étendues, la création des installations pour la satisfaction des besoins matériels et culturels de la population, l'amélioration des conditions de la circulation, la disposition des zones vertes et le choix prudent des usines qu'on pourrait établir dans la ville. Les efforts considérables des travailleurs du bâtiment de Léninegrad qui terminent chaque an 50 000 logements environ ont contribué à la réduction des chiffres d'habitants relativement élevés aux centre-ville et à utiliser ces régions plutôt pour des autres fonctions. Des bâtiments publics importants terminés dans ce dernier temps sont p.ex. la salle de concert « Oktjabrski » avec 4 000 places, les hôtels « Soviétskaja » et « Léninegrad » et le palais de sport « Jubilény ».

DK 711.4:725 + 727 (439)

Kubinszky, M.

30 ans de progrès social, technique et artistique dans l'architecture de la République Populaire Hongroise

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 6, p. 358–365, 27 illustrations

Après la libération du pays en 1945 la tâche primordiale était la reconstruction des bâtiments détruits. Des zones d'habitation nouvelles furent construites graduellement. Dans son article, l'auteur analyse avant tout le développement de l'architecture à partir de 1960 et l'explique par des illustrations spécialement choisies. Des aquis particuliers constructifs et architecturaux furent réalisés en République Populaire Hongroise dans le domaine de la construction industrielle et de la préfabrication. Des méthodes de construction différentes furent appliquées pour la construction de logements (méthodes traditionnelles et monolithiques), et plus tard les méthodes de construction par grands panneaux furent les plus utilisées. Les bâtiments publics furent construits avant tout à Budapest. Une attention toute particulière déserve récemment la perfection urbanistique et la réfection des villes provinciales (p.ex. Miskolc, Debrecen, Szeged, Pecs, Györ).

Wohnen in Städten

Kress · Rietdorf Planung und Gestaltung der Wohngebiete

Herausgegeben von der Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur

1. Auflage,
288 Seiten,
351 Abbildungen,
100 Tafeln,
Leinen,
50,50 Mark,
Bestellnummer: 561 460 4

bitte richten Sie Ihre Bestellung an den örtlichen Buchhandel

Kress / Rietdorf

Wohnen in Städten

Planung und Gestaltung der Wohngebiete

Aus der direkten Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR und dem Zentralen Wissenschaftlichen Forschungs- und Projektierungsinstitut Städtebau Moskau haben sich wichtige Impulse für die vorliegende Veröffentlichung ergeben. In dem Buch wird vordringlich auf die Verbesserung der Wohnverhältnisse für unsere Bevölkerung, insbesondere der Arbeiter, eingegangen. Dabei geht es hier nicht nur um die Errichtung von Wohnungen, Kindergärten, Kinderkrippen, Schulen, von Kaufhallen, Dienstleistungseinrichtungen und Feierabendheimen. Das Anliegen geht weit darüber hinaus. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ist eine Wohnumwelt zu gestalten, die den tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen unserer Zeit entspricht. Hierzu vermittelt das vorliegende Buch eine Fülle von planerischen Grundlagen für die Standortwahl, für den Planungs- und Finanzierungsablauf und für die städtebaulich-funktionelle, die ökonomische und die räumlich-gestalterische Organisation der Wohngebiete.

VEB Verlag für Bauwesen, DDR – 108 Berlin Französische Str. 13-14



Index 31 409